AÑO I — Buenos Aires, Febrero 1.º de 1921 — Núm. 14



EN DEFENSA DE LA ORGANIZACION Y DEL ESCALAFON DE TRABAJO

¡El día 7 de Febrero a las 6 horas, todos los ferroviarios trabajarán a reglamento!

En vísperas del triunfo

El primer plazo señalado para la aplicación del trabajo a reglamento, ha vencido sin que las empresas modificaran su actitud. De manera que, de no haber mediado la solicitud de los camaradas de tracción que pidieron una breve prórroga a los efectos de poder satisfacer los deseos de algunos asociados, que deseaban tener instrucciones directas de ese cuerpo directivo, los ferroviarios del país debíamos encontrarnos en plana lucha.

Opinamos que con la prórroga acordada, nada se ha perdido. Al contrario, entendemos haber ganado mucho, desde que esos días pueden y deben ser aprovechados para completar las instrucciones e intensificar la propaganda; y a la vez ella servirá para demostrar al público que, aun cuando las empresas tratan de hacernos apareser como elementos perturbadores, los representantes de las organizaciones ferroviarias, conscientes de la responsabilidad de sus actos, proceden con toda la calma y la reflexión que la gravedad del caso exigen.

Las luchas que se originan entre el personal y las empresas ferroviarias, afectan siempre de un modo fundamental a la población, que es la primera víctima de la falta de un buen servicio ferroviario. Y fué, también, en homenage a estas consideraciones y a estos intereses, que los cuerpos centrales de la organización ferroviaria postergaron la aplicación del trabajo a reglamento hasta el día 7 de febrero.

Es conveniente, pues, que el público se cerciore bien de las cosas y comprenda que los ferroviarios — contrariamente a lo que propalan los grandes diarios al servicio de las empresas — van a la lucha debido a que las empresas, apartándose, como siempre, de la legalidad, no quieren reconocer la organización del personal. Es decir, que las empresas ferroviarias — asociaciones de capitales—no quieren admitir la asociación que, con el mismo derecho, tiene constituída el personal.

Para extraviar la opinión pública, los representantes de las empresas han declarado públicamente que, si bien no reconocen la Confraternidad, están dispuestos a tratar con representantes del personal designados por medio de un voto secreto, en la misma forma que se practica en las elecciones políticas. Pero hanse olvidado esos señores decir cuáles serían los derechos y atribuciones de esos representantes, a la vez que han observado el mismo prudente silencio en lo que respecta al control de las elecciones, a fin de no poner de manifiesto la burda farsa que están representando.

Si las empresas desconocen la organización del personal — que para el caso de una elección, son las únicas que podrían hacer las veces de los partidos — dichas elecciones carecerían de todo valor por carencia de un eficaz control. Además, aun cuando este inconveniente fuera subsanado quedaría este otro, realmente insalvable: en las elecciones políticas, los derechos y atribuciones de los electos están especificados y garantidos por la constitución, cosa que no ocurre con la democracia que, a última hora, tratan de imponer las empresas. Aquí la única ley sería la voluntad caprichosa de los gerentes.

Estas ligeras observaciones son, a nuestro parecer, suficientes para demostrar la insinceridad de las empresas. Esos pretendidos representantes — si no tienen tras de sí una organización — además de no poder ejercer ninguna función útil, se expondrían a ser desconocidos y hasta podrían ser eliminados del trabajo en cualquier momento que las empresas creyeran conveniente.

Y, en el supuesto que esto ocurriera—y no hay duda que sucedería — ¿a quién recurriría el personal? ¿Al voto secreto? ¿A los representantes echados a la calle?

He ahí, pues, explicado brevemente por qué se repudia "la democracia" de las empresas. El personal, que ha sido engañado durante toda la vida, no quiere continuar siéndolo por más tiempo; y por este motivo se exige — y se esta dispuesto a imponerlo — el reconocimiento de la organización.

Es esto lo que los ferroviarios del país quieren y lo que van a imponer.

Postergación del Trabajo a Reglamento

Consulta al gremio sobre la huelga genera!

Los cuerpos centrales de los tres sindicatos han estado sesionando durante los días 28 y 29 de enero con el objeto de tratar la situación creada al gremio por las empresas ferroviarias, que pretenden desconocer la Confraternidad, y por la Dirección General de Ferrocarriles, que, siguiendo en el tren de abusos, tiende a anular prácticamente la ley y el reglamento general de ferrocarriles. El resultado de esas deliberaciones ha sido comunicado a nuestras secciones por intermedio de la circular número 11, que reproducimos a continuación:

CIRCULAR Nro. 11.

Buenos Aires, enero 29 de 1921.

Camarada secretario de la sección...

Estimado camarada: Para hacer conocer a los asociados los últimos y más importantes acuerdos, os enviamos la presente circular.

Postergación de la aplicación del trabajo a reglamento hasta el día 7 de febrero a las 6 horas. — Confirmando y ampliando la circular telegráfica de la fecha, nos es grato informarles que en una reunión plenaria efectuada ayer, a solicitud de la Comisión Directiva del Sindicato de Tracción, la Junta Central y estos comités accedieron en postergar la aplicación del trabajo a reglamento hasta el día siete de febrero a las 6 horas.

Los camaradas de Tracción, fundamentaron su pedido en el hecho de que algunas de sus secciones poco al corriente de las cosas, exigían instrucciones esplícitas y directas de la C. Directiva.

En vista de esto y del hecho bien notorio de que las instrucciones de la Junta Central — por demora de la casa impresora — habían sido expedidas con cierto atraso, y que, además, varias secciones, telegráficamente nos decían que aún no habían recibido las susodichas cartillas; en virtud de todas estas pequeñas anormalidades se resolvió la postergación antedicha, en la convicción de que este breve plazo podrá ser aprovechado para la propaganda, estudio y coordinación de la acción.

Las secciones de los tres sindicatos que integran la Confraternidad, deberán aprovechar los días que quedan para efectuar asambleas mixtas, nombrar comisiones de estudio, etc., a fin de asegurarse que **el día 7 de febrero a las seis horas, se comience a trabajar a reglamento con la debida unanimidad y sin una sola defección.**

Frente a la actitud de la Dirección G. de Ferrocarriles. — Como es del dominio público, la Dirección Gral. de FF. CC. se ha puesto al servicio de las empresas. En los ltimos días — por la profusión de carteles que con el membrete de la misma hacen circular las empresas — la D. G. de FF. CC. mas bien que de un órgano de gobierno, da la sensación de ser una de las tantas agencias de reclame y rompehuelgas subvencionadas por las empresas ferroviarias, como lo son la famosa Asociación del "trabajo" y la mal llamada Liga patriótica.

En la reunión plenaria a que nos hemos referido, los cuerpos centrales de los tres sindicatos y la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria estudiaron la nueva situación, acordando llevar a conocimiento del Presidente de la Nación la actitud inmoral y servil de los funcionarios de la Dirección General que, arrogándose atribuciones que no tienen, pretenden dejar sin efecto la Ley General, al sólo objeto de conseguir que las empresas puedan librarse de una justiciera derrota.

Se resolvió, también, significar al primer magistrado que si la ley y reglamento general fueran anulados o interpretados caprichosamente, los ferroviarios nos veríamos obligados a recurrir a medios más enérgicos, por cuanto no estamos dispuestos a renunciar a nuestras aspiraciones, que consideramos legítimas y justas.

Al mismo tiempo, se acordó que si las empresas, con motivo de la aplicación del trabajo a reglamento exoneran o suspende algún personal, **la Confraternidad, antes de deponer su actitud y tratar el escalafón exigirá como condición previa la reposición de los suspendidos y exonedos y el pago de los jornales correspondientes.**

Esperamos que las secciones, harán conocer esta resolución a los asociados, a fin de que nadie se amedrente por las amenazas de las empresas, sabiendo que la organización hoy está en condiciones de hacer respetar los derechos que nos asisten y no tolerará abusos, vengan de donde vengan.

Consulta sobre la posibilidad de una huelga general. — Los cuerpos centrales de los tres sindicatos, de común acuerdo con la Junta Central, en vista de la actitud incorrecta de la Dirección General de FF. CC., han creído oportuno y conveniente recabar del gremio asociado los poderes necesarios para poder — en el caso nada probable — que el trabajo a reglamento no diera el resultado que se espera, recurrir hasta la huelga general del gremio.

A tal fin se ha resuelto que cada uno de los tres sindicatos, por intermedio de sus secciones respectivas, lleven a efecto un voto general recabando de los asociados las autorización necesaria.

En consecuencia, recomendamos a las comisiones administrativas para que, con toda urgencia, confeccionen una boleta en los siguientes términos, a fin de realizar dicho vōto general:

"CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

Sindicato de . . . .

Sección . . . .

Voto General

¿Está de acuerdo en facultar a los cuerpos centrales a declarar la huelga general, en caso de que el trabajo a reglamento no diera resultado?

Firma del socio . . . .

No. de matrícula . . . .

Los asociados deben contestar categóricamente con un sí o no".

Este voto general debe efectuarse con la mayor rapidez. El escrutinio lo harán en cada sección la comisión administrativa o una comisión especial nombrada al efecto.

Cada sección, además de comunicar el resultado, remitirá a estos comités todos los elementos de prueba, como ser: copia de acta, boletas del voto, etc.

Esta consulta, como hemos dicho, debe efectuarse con la mayor rapidez; sin embargo, hay que procurar que tome parte en el voto general el mayor número posible de asociados.

Advertimos, por último, que los resultados del voto general han de sernos comunicados en el mes de febrero; **los que lleguen después no podrán ser tomados en cuenta.**

Urge, pues, que las comisiones seccionales procedan sin pérdida de tiempo.

Ferrocarriles provinciales. — En vista de que la ley 2873 y el reglamento general sólo rigen para los ferrocarriles de jurisdicción nacional, se ha resuelto que el personal de los ferrocarriles provinciales, para la aplicación del trabajo a reglamento, se ajusten estrictamente a las disposiciones del reglamento interno de la empresa respectiva.

Instrucciones. — La Junta Central ha confeccionado una breve cartilla en la que se transcriben los artículos más importantes que conviene tener en cuenta. Para darle mayor difusión, esa cartilla será reproducida en EL OBRERO FERROVIARIO próximo y creemos que aparecerá también en el órgano de la Junta Central — que verá la luz en breve — y en el del Sindicato de Tracción, de manera que todos los ferroviarios tendrán oportunidad de enterarse y proceder a conciencia.

Como entendemos que no será ésta la única vez que habrá que empiear este sistema de lucha, recomendamos a los compañeros de conservar las instrucciones que hoy se dan, ya que ellas pueden ser utilizadas en cualquier otra oportunidad.

Recomendamos, también, tener muy en cuenta las indicaciones formuladas en nuestra circular anterior de fecha 22, en lo que respecta a las maniobras de las empresas y a la campaña mentirosa y difamatoria de los grandes diarios. En cada sección deben editarse manifiestos poniendo sobre aviso a los compañeros.

Huelga general en el Central Córdoba. —La crítica situación creada en el Central Córdoba es conocida por la mayoría de los camaradas. Con motivo de la campaña calumniosa que vienen llevando a cabo los elementos divisionistas —que, al parecer, obedecen o están en connivencia con el viejo politicastro doctor Padilla — la empresa ha creído que nuestra organización ya no estaba en condiciones de hacer respetar los derechos del personal; por tal motivo y contando con la complacencia de la dirección general de ferrocarriles, aprovechó la oportunidad del trabajo a reglamento, resuelto por las secciones de Buenos Aires y Boulogne para destituir a los compañeros más enérgicos y conscientes.

Los cuerpos centrales de la Confraternidad — como se informó por intermedio de EL OBRERO FERROVIARIO — en su sesión plenaria del 14 habían resuelto exigir la anulación de esas arbitrarias medidas, cosa que hasta hoy no pudo obtenerse debido a la obstinada intransigencia de la empresa. En vista de esto, y de que la situación, lejos de aclararse se complica, los cuerpos centrales de los tres sindicatos y la Junta Central, en una nueva reunión, efectuada en la fecha, han decidido tomar a su cargo la defensa de los compañeros exonerados. En consecuencia, han **resuelto exigir la reincorporación de todo el personal exonerado o suspendido por trabajar a reglamento y el pago de los días no trabajados por este motivo, y en el caso que la empresa no satisfaga estas condiciones, declarar la huelga general en todas las líneas del Central Córdoba, la que deberá hacerse efectiva a partir del lunes 31 a las 24 horas.**

He aquí una demostración práctica de que la Confraternidad sabe obrar con energía, cuando se trata de defender la dignidad de los ferroviarios.

Nosotros abrigamos la firme convicción de que la lucha en el Central Córdoba será coronada por una rápida y completa victoria.

Clave telegráfica. — Hacemos notar que estos comités no han confeccionado clave telegráfica. Sin embargo, las secciones que la creyeran necesaria pueden confeccionar una y remitirla que, de parte nuestra, no hay inconveniente en utilizarla. Por lo demás obrando de este modo, tendremos la ventaja que, siendo diferente la clave de cada sección, será más difícil que ella llegue a conocimiento de nuestros enemigos.

Las secciones que se decidan a confeccionar clave, han de procurar que esta sea breve, clara y precisa: y al enviarla, **deben hacerlo por medio de carta certificada.**

Esperando que los asociados tendrán muy en cuenta las indicaciones precedentes, nos es grato saludarlo fraternalmente.

Por los Comités Centrales. — **R. Kogan**, secretario Talleres; **Fco. Rosanova**, Secretario Tráfico.

Huelga general en Meridiano V

Como veníamos anunciándolo, el personal del ferrocarril provincial La Plata al Meridiano V., no habiendo conseguido que las autoridades atendieran sus reclamaciones — el gobernador, como es notorio, hizo oídos de mercader ante los insistentes llamados del personal y de la organización — **con fecha 31 de enero abandonó colectivamente el trabajo.**

El paro — cuyas causas no pueden ser más justificadas — **es unánime. Entre el personal reina un entusiasmo indescriptible.**

El gobernador y los atorrantes que están al frente de esa administración desquiciada, no han querido escuchar la voz de la razón y la justicia, pero no podrán hacer lo propio con la solidaridad obrera. La voz de ésta es demasiado potente y se hace oir hasta por los sordos y mercaderes.

TRIUNFO DE LA CONFRATERNIDAD

Solución del conflicto del Central Córdoba

Por la circular número 11, que se inserta en otro lugar, los camaradas sabrán que en las reuniones plenarias de los días 28 y 29, se había acordado, también, la huelga general para todas las líneas de esta empresa si antes del 31 de enero a las 24 no hubieran sido reincorporados los compañeros exonerados y suspendidos y abonado a los mismos el tiempo no trabajado.

La huelga acordada no se llevó a efecto por cuanto la empresa — que el día 28 había manifestado una terca intransigencia — depuso su actitud, una vez que conoció la resolución de la Confraternidad.

En la absoluta imposibilidad — por falta de tiempo y de espacio — de hacer consideraciones, nos concretamos a transcribir la circular informativa pasada a las secciones del Central Córdoba en las últimas horas del día de ayer:

"Confirmando nuestro telegrama de la fecha, nos es grato informarles que la declaración de huelga resuelta para hoy a las 24, queda sin efecto en virtud de que la empresa ha aceptado la reincorporación de todos los compañeros exonerados con motivo de la aplicación del trabajo a reglamento.

También se ha convenido que la empresa deberá abonar los días no trabajados a todo el personal que, previa una investigación, se compruebe que la suspensión o destitución hubiera sido originada por el cumplimiento de disposiciones reglamentarias.

Los cuerpos centrales han juzgado aceptables estas condiciones y, por tal motivo, dejan sin efecto la declaración de huelga.

En lo que respecta al aumento de sueldo, que los compañeros de Boulogne y Buenos Aires habían solicitado, entienden los cuerpos centrales que no hay motivo para insistir desde que en los escalafones de tráfico y talleres se reclaman mejoras mucho más importantes. Y, como es sabido, las mejoras que se piden en dichos escalafones han de tener retroactividad hasta el 1o. de septiembre de 1920 (art. 64 del escalafón de talleres y 84 del de tráfico).

Por lo tanto, esta actitud no significa una renuncia al petitorio inicial, sino una simple postergación, ya que dicho pedido está contenido en el escalafón.

Hemos creído oportuna esta declaración a fin de que los compañeros se compenentren bien del espíritu que anima a los cuerpos centrales".

Si la empresa, como parece, no cumpliera lealmente lo convenido, la Confraternidad estará siempre dispuesta y en condiciones de hacerse respetar.

Solidaridad del proletariado organizado

Resolución del XI Congreso de la F. O. R. A.

Las empresas ferroviarias, en su propósito de desconocer la organización sindical del personal, cuentan con el apoyo de la gran prensa y de todas las fuerzas reaccionarias y retrógradas que se agrupan en la célebre Asociación del trabajo... ajeno, y la no menos célebre Liga patriótica. Los trabajadores ferroviarios, nuestra vez, también contamos con el apoyo de la prensa sana y la simpatía de la opinión pública liberal y, lo que es más importante, con la solidaridad de los demás trabajadores organizados que, con razón, ven que la lucha que sostenemos más que una cuestión de interés puramente de gremio, es por una cuestión de principios. Porque no cabe la menor duda que si el capitalismo del riel consiguiera desconocer la personalidad de la organización obrera, las demás empresas y el capitalismo en general trataría de hacer lo propio con la organización de su personal respectivo.

El XI congreso de la Federación Obrera Regional Argentina, que está celebrándose en la vecina ciudad de La Plata, interpretando el sentimiento del proletariado del país, al dar comienzo a su labor, sancionó por unanimidad la siguiente declaración en la que expresa su solidaridad con las reivindicaciones por las cuales hoy lucha la organización ferroviaria:

El XI Congreso de la F. O. R. A., reunido en la Plata, al inaugurar sus sesiones, teniendo en cuenta las reivindicaciones y derechos reclamados por los trabajadores del riel, declara: Que los acompaña con sus simpatías solidarias y protesta contra los subterfugios de las empresas, al parecer empeñadas por provocar un conflicto por puro espíritu reaccionario y para desconocer personería a las entidades ferroviarias responsables que agrupan en su seno el personal de todos los departamentos; que esos designios del capitalismo ferroviario se adivinan por la actitud que asumieron los representantes de las empresas al negarse primero a tratar el escalafón único y más tarde empresa por empresa, cuando así lo aceptaron los sindicatos ferroviarios de Tráfico y Talleres y la Confraternidad Ferroviaria, a propuesta de las empresas mismas; que hace desde ya responsables a los señores del riel de las ulterioridades del gran conflicto, si éste llegase a producirse. Se manifiesta, por último, enteramente solidario con la inteligente y necesaria medida resuelta de aplicar estricta y rigurosamente los reglamentos y leyes ferroviarias, formulando sus más calurosos votos de triunfo a los trabajadores del riel.

La junta central de la Confraternidad Ferroviaria avalorando debidamente esas manifestaciones, dirigió a esa magna asamblea de los trabajadores del país, el siguiente telegrama de agradecimiento:

"Confraternidad Ferroviaria agradece sinceramente palabras aliento congresales. Frente a terquedad e intransigencia capitalistas, cumplirá con su deber haciendo respetar organización obrera. Formula votos por que deliberaciones congreso beneficien unidad clase trabajadora. — **Enrique Castelli**, presidente. —**José S. Basanta**, secretario."

Oportuna declaración de La Fraternidad

La actitud un tanto silenciosa que venía observando el Sindicato de Tracción, era interpretada por los enemigos de la Confraternidad Ferroviaria, como índice de una honda discordia. Los perros de las empresas — disfrazados bajo el nombre de partidarios de sindicatos autónomos o únicos — con igual regocijo que sus amos, venían explotando a su vez esa situación.

Esa fantástica leyenda que las empresas y sus aliados venían tejiendo, hase disipado completamente con la declaración explícita y terminante que ha formulado la Comisión Directiva en la carta abierta que con fecha 29 de enero dirigió al ministro de obras públicas. De dicha declaración, que para mayor difusión reproducimos, se constata que la unidad sancionada por el congreso constituyente de la Confraternidad Ferroviaria en el breve tiempo transcurrido, lejos de haberse debilitado como han pretendido hacer creer los divisionistas al servicio de las empresas, se ha consolidado y robustecido.

Los trabajadores ferroviarios — estrechamente vinculados en la Confraternidad — están animados de un propósito común, de manera que ya no va a ser posible — como en el pasado — especular sobre su desunión.

He aquí el texto de la declaración de los camaradas de trancción:

Buenos Aires, enero 29 de 1921

Al señor ministro de obras públicas de la Nación, doctor don Pablo Torello — S|D.

Exmo. Señor: El gremio ferroviario, en todo lo que tiene de más digno y más consciente, asociado a la "Confraternidad Ferroviaria", ha resuelto cumplir con las disposiciones reglamentarias legales que rigen el importante servicio ferroviario, y la Dirección de Ferrocarriles, con una diligencia que ya la quisiéramos ver aplicada en la solución de los numerosos asuntos aún pendientes, lanzó su veto a esa resolución, publicándolo en forma de circular, y facilitándole a las empresas para que inundaran con ella todas sus dependencias, con el propósito de que le entrara bien por los ojos a todo el personal.

La resolución de la Dirección de Ferrocarriles resulta una admirable y curiosa colaboración con aquellos elementos que propagan la ilegalidad como argumento de fuerza. Porque no otra cosa significa que una dependencia pública tan importante como lo es la Dirección de Ferrocarriles, afirme categóricamente que "no hay que cumplir las disposiciones reglamentarias legales".

Y bien, Exmo. señor: nos encontramos frente a un curioso caso que conviene aclarar para evitar molestias futuras. No discutimos si el Reglamento de Ferrocarriles es anacrónico o no; si sus exigencias están o no de acuerdo con las prácticas establecidas; si sus disposiciones son ridículas porque no son aplicables o si lo son porque no se han aplicado nunca. Discutimos tan sólo si la Dirección de Ferrocarriles tiene o no derecho para resolver — por por su sola cuenta — que el Reglamento de Ferrocarriles no debo ser aplicado. Y

Los representantes de las empresas no son las empresas mismas. Y si éstas tienen la facultad de hacerse representar por quienes les place, por las personas que supone más capaces de llenar la misión que les confía, cualquiera que sea su profesión, su nacionalidad y su residencia, ¿por qué negar el mismo derecho a los obreros o empleados?

(El diario "La Vanguardia").

hay que aclarar bien: no nos referimos a la aplicación antojadiza de las disposiciones reglamentarias, sinó a su aplicación estricta, literal. No nos referimos a sabotajes u obstruccionismo, ni a cosas parecidas o similares, porque ello no entra en nuestro programa de acción: nos referimos pura y exclusivamente a la aplicación rigurosa de todas las disposiciones reglamentarias, aún en lo que ellas tengan de inútil e inconducente. ¿Tenemos derecho para hacerlo así? ¿Podemos modificar nosotros, en la práctica, las leyes y reglamentos aún cuando ellos sean malos? No, evidentemente; podremos dicutirlos y exigir su modificación, pero no negarlos ni modificarlos por nuestra cuenta.

Establecido, pues, por nuestra parte, que cumpliremos el Reglamento de Ferrocarriles, aún en lo que tenga de malo, y que la Dirección de Ferrocarriles ignora en absoluto el cumplimiento de su deber o lo desconoce cegada por la intensa simpatía que a ella le ha merecido siempre el capital ferroviario, permítanos V. E. decir dos palabras sobre la cuestión de fondo que ha motivado todo ese revuelo que se nota, alrededor de la resolución de trabajar estrictamente de acuerdo con el Reglamento de Ferrocarriles, que ha sacado a los diarios grandes de su quicio y que ha alarmado inútilmente al país todo.

Las empresas niegan personería a la "Confraternidad Ferroviaria" para invocar la representación del personal ferroviario. ¿Por qué? Por dos razones: por no tener personería jurídica y por dudar de que ella tenga la representación de la mayoría del gremio. Si nosotros intervenimos separadamente en este debate, que ya se ha hecho público lo hacemos en mérito a esto: "La Fraternidad" no ha mentido jamás, sus procedimientos honestos han sido públicamente reconocidos; tiene personería jurídica y sabe por experiencia lo que ella representa y significa; tiene también personería moral — que es más importante que la jurídica —, está reconocida por las propias empresas y merece por parte del gobierno la mayor consideración, por su seriedad, su organización efectiva y la conciencia y rectitud de todos sus actos.

Estamos, pues, en excelentes condiciones para opinar con derecho a que se nos crea. Y decimos, entonces:

1o.: La "Confraternidad Ferroviaria" no tiene personería jurídica porque no la necesita; no es una asociación de personas sino una asociación de entidades; es la fórmula de unión que otras tres entidades han encontrado para la gestión y solución de los asuntos que a las tres por igual las afectan. La "Confraternidad" no es más que la conjunción para un propósito de interés común, de las tres organizaciones que separadamente se llaman "La Fraternidad", "Sindicato de Tráfico" y "Sindicato de Talleres", siendo estos dos últimos sindicatos los que constituían la antigua Federación Ferroviaria.

2o.: Tiene personería moral y efectiva, por dos razones: porque de ella forma parte "La Fraternidad" a la que nada se le puede objetar — y porque de ella también forma parte la antigua Federación Ferroviaria que, en tal carácter, intervino con "La Fraternidad" en la huelga general de 1917, donde trataron mano a mano con todas las empresas.

3o.: Representa a la mayoría del gremio ferroviario, no sólo porque ella lo afirma y nosotros también, sino porque así hay que admitirlo mientras no se demuestre lo contrario. Y el hecho de que representa a esa mayoría, está precisamente en ese alboroto que se ha fomentado a raíz de su resolucin de trabajar a reglamento.

Una organización gremial adquiere su personería cuando está en condiciones de preocupar al capital con sus resoluciones. Y que la "Confraternidad" preocupa a las empresas, es indudable. ¿A qué tanto discutir, entonces, con formulismos y exigencias inconsistentes, si tarde o temprano, por la fuerza misma de las cosas, se tendrá que acabar por donde se ha empezado: a qué hacerse tanta mala sangre — perdónesenos la expresión — si fatalmente las empresas, aunque no quieran, tendrán que tratar con la "Confraternidad", como ya lo han hecho en 1917 y 1918 con la Federación Ferroviaria que tampoco tenía personería jurídica y a la que también se le negaba la representación que invocaba?

Por otra parte, la exigencia de la personería jurídica para poder tratar lo relacionado con los escalafones es perfectamente inútil y no es sincera por parte de las empresas. "La Fraternidad" hace 33 años que tiene personería jurídica, y recién en setiembre de 1920 fué reconocida oficialmente por las empresas, aunque ya hacía muchos años que estaba reconocida de hecho, cuando "La Fraternidad" dió pruebas de que era una fuerza consciente, inteligente y disciplinada.

Y hay otro argumento: el propio Gobierno ¿no ha reconocido a la "Confraternidad"? Y si el Gobierno la ha reconocido y trata con ella, ¿por qué no han de hacer lo propio las empresas, sin temor a encontrarse desminuídas por ello? ¿No trata el Gobierno con la Federación O. Marítima, y no tratan con ésta también las empresas navieras, a pesar de que en sus estatutos y en el de la F. O. R. A. a la que está adherida, sostiene el mismo principio que la "Confraternidad", y aún habiéndolo aplicado en la práctica con más violencia? ¿Y cómo, entonces, admitir esa diferencia de criterio entre el capitalismo ferroviario y el marítimo?

Cierto es que en nuestro país no existe una legislación que rija el funcionamiento de las organizaciones gremiales, pero ello no es por culpa nuestra; por el contrario, hemos apoyado esa iniciativa de legislación en todo lo que tenía de inteligente y útil. Pero aún con ella, ¿la situación sería distinta? No, absolutamente. Tendríamos una ley que reconocería de hecho a toda organización gremial que funcionara normalmente, que adoptara sus resoluciones por mayoría, que procediera dentro de las prácticas societarias establecidas en el mundo entero. Pero nada más. Esa ley no iría a crear las organizaciones que faltan, ni a robustecer las existentes, ni a darle personería a las que no la tienen. Para lo único que serviría, sería para satisfacer el amor propio excesivo que ahora obliga a las empresas a mantener una intransigencia que ni a las conveniencias públicas, ni su propia conveniencia, les aconseja mantener.

Otro pretexto tienen las empresas para desconocer a la "Confraternidad": el inciso a) del artículo 3o. de sus estatutos, que textualmente dice: "Coordinar los esfuerzos de los sindicatos que la integran, para defender los intereses y mejorar las condiciones económicas, morales y sociales de los ferroviarios; y en genreal, preparar al gremio para que éste asuma la gestión directa de la industria ferroviaria de acuerdo con el principio de que los instrumentos de trabajo pertenecen al trabajador". Ese es el obstáculo. No queremos hacer a V. E. el poco favor de explicarle el alcance de ese articulito, porque ello sería dudar de su inteligencia; pero como esta nota está también destinada a la publicidad, agregaremos dos palabras sobre el punto. Afirmamos nuestro derecho a pensar y opinar. Como propósito, realizable en un futuro más o menos lejano, no se puede negar que el que determina el artículo 3o. de referencia, es excelente, sobre todo para los trabajadores. ¿Que a los capitalistas no les agrada? ¡Pero si ya lo sabemos! Y lo saben todos, desde que a raiz de la guerra se determinó, en el propio Tratado de Paz — y sin que el capitalismo mundial lo objetara —, que el trabajo no debe ser considerado ya como una mercancía, determinación esta que es la base sobre la que descansa la aspiración obrera concretada en el artículo 3o. de los estatutos de la "Confraternidad".

Resumiendo, Exmo. Señor: las empresas no tienen motivo para dudar de la seriedad y de la importancia de la "Confraternidad". No tienen razón de oponerse a tratar con ella, como no la tenían antes cuando se oponían a tratar con "La Fraternidad". El gremio ferroviario, gracias a la acción de la "Confraternidad" ha cambiado sus procedimientos: los ha suavizado, los ha encausado dentro de una mayor conciencia y una mayor razonabilidad; los ha ajustado a la realidad y no se ajusta a formulitas teóricas, inconducentes y [illegible]. Si las empresas lo entienden así de una vez, y ayudan a la "Confraternidad" en esta tarea en vez de obstaculizarla, bajo la seriedad de nuestra palabra, afirmamos que la acción obrera ferroviaria entrará definitivamente en un período constructivo y fecundo, obteniendo — con la colaboración inteligente del capital y el control imparcial de los poderes públicos — un mayor bienestar y una mayor conciencia y capacidad para el importante cuanto sufrido gremio ferroviario.

Solicitamos, pués, de V. E.: la anulación de las disposiciones adoptadas por la Dirección General de Ferrocarriles contra el Reglamento de Ferrocarriles y la intervención decidida de V. E. para que las empresas depongan sus temores y su intransigencia y entren definitivamente a tratar de mejorar la situación de vida y trabajo del personal, bajo el control de la "Confraternidad Ferroviaria".

Con la consideración de siempre, nos es grato saludar a V. E., por la Comisión Directiva de "La Fraternidad" — (Fdo). Emilio B. FIRPO, presidente; (Fdo). Américo J. BALIÑO, secretario [illegible].

CONFRATERNIDAD FERROVIARIA

Instrucciones para trabajar a reglamento

La Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria, con el deseo de conseguir el mayor éxito en la aplicación del trabajo a reglamento, ha publicado una breve cartilla, donde, después de algunas indicaciones de carácter general, se transcribe los principales artículos que deben aplicarse. Como de dicha cartilla se ha hecho una edición reducida, transcribimos a continuación su texto:

Advertencias generales

Las leyes son sancionadas para cumplirse.

Todo funcionario público o autoridad competente está obligado a contribuir al cumplimiento exacto de las leyes del país.

En la actualidad, los obreros ferroviarios practican un 25 o|o más del trabajo que les corresponde, según las leyes y reglamento vigentes. Este trabajo no lo pagan las empresas.

El servicio ferroviario es delicado y de una responsabilidad excepcional, por cuanto en su ejercicio se ponen en juego no sólo los intereses de las empresas, sino la seguridad del público y del personal.

Cuidemos de la seguridad pública aplicando a conciencia los reglamentos.

—La dirección general de ferrocarriles está obligada a contribuir a observar las leyes y reglamentos en vigencia. Cualquier abuso de los inspectores nacionales, debe ponerse de inmediato en conocimiento de la junta central de la Confraternidad ferroviaria, para denunciarlo a la superioridad.

—Como sería labor demasiado engorrosa y larga transcribir y comentar la ley, hemos de limitarnos a reproducir algunos artículos cuya aplicación inteligente consulta mejor los intereses inmediatos y las necesidades de la seguridad pública.

Responsabilidad del personal ferroviario

Los directores, administradores, empleados, depositarios, arrendatarios, agentes y demás personas que obren a nombre de la empresa, serán considerados culpables por las infracciones a esta Ley, sea que las ejecuten individual o colectivamente, o que induzcan o consientan algo prohibido o declarado ilícito, u omitan algo ordenado en ella; y sufrirán por cada infracción la pena de arresto, que no excederá de un mes, o multa de cien a mil pesos.

(Art. 80 de la Ley)

Uniforme o distintivo en los empleados

Art. 5o. Mientras estén en servicio los empleados subalternos que tengan relaciones con el público, deberán llevar uniforme, y los demás acreditar sus atribuciones por medio de un documento o un distintivo.

Relojes y útiles de jefes de tren y maquinistas—

Art. 13. Los jefes de trenes y maquinistas deberán estar provistos cada uno de un reloj arreglado a la hora del ferrocarril, de los horarios de los trenes y de los demás útiles indispensables para la regularidad y seguridad de la marcha de aquéllos.

Número y clase de empleados que viajarán en las locomotoras—

Art. 15. En las locomotoras en servicio de trenes podrán viajar únicamente los inspectores nacionales de ferrocarriles y el personal de servicio de la línea especialmente autorizado por el jefe de la administración; pero en ningún caso más de cinco personas, incluyendo el personal de la locomotora.

Exceptúanse los casos de accidentes o socorro.

Personas que deben conducir las locomotoras—

Art. 16. Las locomotoras serán conducidas solamente por las personas designadas por la empresa, después de haber acreditado su idoneidad, de acuerdo con los reglamentos que se dictaren al efecto.

Conducción de locomotoras por foguistas—

Art. 17. Todo foguista deberá saber, por lo menos, hacer maniobrar la locomotora en caso de necesidad.

Los foguistas reconocidos aptos para manejar una locomotora, tendrán el certificado correspondiente; pero no podrán hacerlo sino en las estaciones y en casos excepcionales, teniendo un peón para apretar el freno.

Composición de los trenes cuando los remolque más de una locomotora; mixto, de carga, con materias inflamables—

Art. 28. A la cabeza de un convoy de pasajeros y después del ténder, irán siempre tantos vehículos sin pasajeros cuantas sean las locomotoras que remolquen el tren, salvo en los trenes locales que corran en doble vía, y en los cuales podrá ir detrás de la locomotora un coche mixto de pasajeros y encomiendas o correo, acoplado del lado de este último compartimento.

En los trenes mixtos los coches de pasajeros serán colocados atrás. Al extremo de todo tren que no tuviere freno continuo deberá ir un vehículo sin pasajeros, con freno y guardafreno, y cuando falte carga para este vehículo, se completará con lastre hasta la cantidad de dos toneladas.

En general, el orden de colocación de los vehículos en los trenes de carga será como sigue:

1o. Las locomotoras sin fuego, adelante.

2o. Los vehículos con averías y vagones cargados con artículos químicos y materias inflamables, al final del tren.

3o. Los demás vagones serán colocados en el orden que más convenga al tráfico de cada empresa.

Miriñaque de las locomotoras. Número de ejes que deben conducir los trenes—

Art. 37. Toda locomotora que remolque un tren, deberá estar provista de miriñaque.

El número de ejes de todo tren que conduzca pasajeros, no excederá de setenta, sin contar las locomotoras, y de doscientos en los de carga, pudiendo, sin embargo, la dirección general de vías de comunicación autorizar un mayor número de ejes cuando a su juicio lo permitan el poder de la locomotora y la velocidad fijada en los horarios.

En los trenes en que haya ejes vacíos, se considerarán tres vacíos igual a dos cargados.

Remolque de trenes y colocación de locomotoras—

Art. 33. Cada tren deberá ser remolcado por una locomotora, salvo los casos de atraso, averías, rampas fuertes, afluencia extraordinaria de pasajeros, estado excepcional de la atmósfera u otras circunstancias graves, en que se podrá emplear otra más.

En ningún caso se pondrán más de dos locomotoras.

Las locomotoras marcharán siempre a la cabeza de los trenes con la chimenea hacia adelante, cuando sean con ténder, salvo los casos previstos en el artículo 54.

Esta disposición sólo podrá variarse: a) Para facilitar la corrida de trenes vacíos o de trabajo, a puntos donde o en cuyas inmediaciones no existan mesas giratorias o triángulo: b) en las maniobras en las estaciones; y c) en caso de socorro, en que no se podrá correr a mayor velocidad de 30 kms. por hora de día y 20 kms. de noche, siendo entendido que los ténderes deberán estar provistos de miriñaque y farol, de acuerdo con los requisitos establecidos para las locomotoras en servicio, y por las disposiciones del artículo 75 del reglamento general. — (Decreto 15 mayo 1917).

Circulación de locomotoras—

Art. 75. Las locomotoras que circulen solas, serán consideradas como trenes a los efectos del presente reglamento. Si las locomotoras marchan con el ténder en dirección de la marcha, de día la velocidad no podrá ser mayor de 30 kms. y de noche de 20 kms., debiendo llevar en el ténder un farol de igual potencia luminosa que el que lleva la locomotora al frente de su posición normal.—(Decreto de 21 diciembre de 1904).

Tiempo en que debe despejarse la vía principal cuando se espere o expida tren—

Art. 39. Diez minutos antes de la hora marcada para la entrada de un tren, la vía correspondiente deberá estar libre y cesar todas las operaciones de maniobras en ella, exceptuando las estaciones que tengan señales o aparatos de seguridad para proteger el movimiento de los trenes.

Maniobras — Cómo deben ejecutarse—

Art. 40. — Las maniobras deberán siempre hacerse con el mayor cuidado, quedando completamente prohibidos los cambios volantes. Igualmente queda prohibido empujar las vagones no enganchados a la locomotora en los siguientes casos:

1o. Cuando los vagones se encuentren en pendientes mayores de dos y medio por mil o cuando por el empuje puedan llegar a éstas o a pasos a nivel no cerrados con barreras en los centros de población.

2o. Cuando los vagones estén cargados con materias explosivas.

3o. Cuando en los vehículos se encuentren pasajeros.

4o. Cuando los vagones estén cargados con animales.

5o. Cuando los vagones empujados puedan chocar con otros en reparación o que estén cargando o descargando.

6o. De noche, cuando haya lluvia fuerte o neblina.

7o. Cuando sople viento fuerte en la misma dirección.

Atraso de trenes: aumento de velocidad—

Art. 51. Los trenes atrasados sólo podrán aumentar la velocidad marcada en el horario en los siguientes casos:

1o. "Cuando la velocidad del tren no sea ya la máxima".

2o. "Cuando con el aumento no se exceda la velocidad máxima correspondiente a la clase de locomotora."

3o. Cuando no se excedan las velocidades máximas fijadas para las curvas y pendientes y al pasar por cambios y estaciones.

4o. Cuando no se exceda la presión permitida en la locomotora.

El atraso podrá recuperarse reduciendo el tiempo de parada en las estaciones a lo necesario para dejar expedito el tráfico.

Cadenas de enganche—

Art. 53. Todos los trenes, sin excepción, deberán ir con las cadenas de seguridad enganchadas.

Este enganche se hará de modo que al pasar por las curvas de menos radio, la tracción se efectúe únicamente sobre el enganche central de los vehículos.

Locomotoras empujando trenes. Casos en que pueden hacerlo—

Art. 54. Es prohibido hacer marchar los trenes con una sola locomotora empujándolos, con excepción de las maniobras en las estaciones, de los trenes de trabajo, y en casos de accidentes o autorización especial del inspector nacional; en este caso la velocidad no deberá exceder de 20 kilómetros por hora.

Velocidad de los trenes al pasar los cambios—

Art. 58. Los trenes no deberán pasar por los cambios con las agujas en punta, con velocidad mayor de 12 kilómetros por hora, exceptuándose el caso en que los cambios estén provistos de aparatos de seguridad.

Todos los cambios que conduzcan a la vía principal deberán estar cerrados en dirección a ella, exceptuando al tiempo del cruce de trenes o para efectuar las maniobras.

Cuándo debe efectuarse la diminución de velocidad máxima—

Art. 64. Las velocidades máximas indicadas deberán disminuirse:

1o. Con arreglo a las pendientes y curvas de la línea.

2o. En los grandes desmontes que se encuentran en curva y en los demás accidentes de la línea que no permitan observar una gran extensión de camino.

3o. Cuando se acerque a una estación en la que no deba pararse, "no pudiendo pasarla con velocidad mayor de 12 kilómetros por hora" (y con las precauciones permanentes establecidas en los reglamentos internos de las empresas), excepto en las estaciones provistas de cambios rígidos o cuando "no se tomen las agujas en punta", en que podrá aumentarse hasta 25 kilómetros. Cuando tenga que parar, la velocidad del tren deberá disminuirse gradualmente hasta llegar al punto en que deba detenerse.

4o. Cuando tenga que pasar por puentes giratorios y por empalmes de vías.

5o. Cuando el maquinista descubra hacia adelante una locomotora o tren que marche en el mismo sentido.

6o. Cuando tormentas de tierra o neblinas impidan ver de lejos las señales.

7o. Cuando tenga que pasar por centros poblados cuyos pasos a nivel no estén provistos de barreras y las calles de cercado.

Utiles que deben llevar los trenes—

Art. 67. Todo tren llevará por lo menos los útiles siguientes:

En las locomotoras; a más de las herramientas del maquinista, dos gatos, una barreta, un balde, una pala, dos faroles de mano, una lámpara-antorcha, dos banderas de señales, petardos y maderos de calzada. En el furgón: dos banderas de señales, dos faroles de costado, uno de cola, uno de mano a tres luces, una soga, maderos de calzada, un gato de madera, un botiquín y una camilla plegadiza, un aparato portátil de telégrafo, teléfono u otro medio de comunicación con las estaciones y una bicicleta de vía, siendo facultativo de la dirección general de ferrocarriles determinar los trenes que pueden marchar sin estos últimos requisitos. (Decreto 29 de noviembre 1917).

Formas de las señales del semáforo y luces—

Art. 95. Las señales de los semaforos serán:

El brazo del semáforo horizontal o luz roja indicará peligro y obligará a parar inmediatamente.

El brazo del semáforo oblicuo (formando un ángulo de 45 grados) o luz verde, indicará vía libre, precaución o despacio.

La posición permanente de las señales de los semáforos será la de peligro en ambas direcciones; y deberán moverse solamente para dejar paso a los trenes, volviendo a colocarlas inmediatamente en la posición indicada.

De noche la falta de luz en un semáforo, en las estaciones en servicio, equivale a la luz roja y obligará a parar.

En líneas de una o más vías regirán siempre las señales que se hagan con el brazo izquierdo, en la dirección de la marcha.

Personal de trenes—

Art. 78. Habrá en los trenes, para su servicio, el número de guardafrenos necesarios, según estado de la vía, pendientes y número de ejes.

Banderas y faroles—

Art. 98. Con las banderas y faroles se harán dos señales que se distinguirán por el color:

1o. Bandera amarilla y negra o luz verde, indicarán precaución y obligarán a disminuir la velocidad.

2a. Bandera o luz roja, indicarán peligro y obligarán a parar inmediatamente.

Las señales con las banderas deberán hacerse siempre presentándolas desplegadas de frente al tren, y con los faroles, proyectando la luz fija sobre el tren.

Luces reglamentarias en las locomotoras y trenes—

Art. 102. Todo tren o locomotora que marche de noche, debe llevar en la parte delantera superior de la locomotora una luz blanca. Durante el día, se deberá colocar a cada costado y en el ángulo superior del último vehículo, un disco pintado de rojo en la dirección opuesta a la marcha del tren. Estos discos, en la noche, serán sustituídos por faroles que proyecten luz blanca hacia adelante y roja hacia atrás, debiendo además colocarse un farol de luz roja en el travesaño del cabezal del mismo vehículo. Las locomotoras solas llevarán una luz roja en medio del travesaño trasero del ténder. Toda locomotora o tren que preceda a otra locomotora o tren especial, deberá llevar en el centro del cabezal del ténder o último vehículo, una bandera amarilla y negra durante el día y una luz verde durante la noche.—(Decreto 29 noviembre 1917).

Deber del maquinista al observar una señal de precaución—

Art. 105. Todo maquinista al observar una señal de precaución, deberá cerrar el regulador y hacer apretar los frenos para llegar al punto de la señal con una velocidad que no pase de 20 kilómetros por hora.

El trayecto comprendido entre las dos señales que deban colocarse en todo punto peligroso, lo correrá con una velocidad no mayor de 12 kilómetros por hora.

Cuando el estado de la vía sea tal que no sea prudente usar esa velocidad, se hará la señal de peligro y se darán al maquinista las instrucciones verbales sobre el estado de la vía y las precauciones que deba tomar.

Parada de los trenes ante la señal de peligro—

Art. 107. Siempre que una señal de distancia en vía sencilla indique peligro, el tren deberá parar por completo antes de llegar a ella, y después, recién de haberse cerciorado el conductor de que la vía, entre la señal de distancia y la local, no está ocupada por otro tren detenido o en movimiento, podrá avanzar al paso de un hombre hasta la señal local, la que lo autoriza a continuar o parar, según el caso.

En las secciones de vía doble en que rige bloque absoluto, siendo de día y con tiempo claro, las señales de distancia a peligro podrán ser pasadas sin parar, pero el conductor deberá reducir la velocidad de su tren, de manera de poder parar en caso necesario antes de llegar a dicha señal o a cualquier obstáculo entre la señal de distancia y la local.

De noche, y aun siendo de día, pero reinando tiempo brumoso, durante fuertes lluvias, tormentas de tierra o de nieve, regirán en lo que se refiere a la observación de las señales de distancia a peligro, en línea de vía doble, las mismas disposiciones que en líneas de vía sencilla. (Decreto 29 de noviembre 1917).

Imposición de penas por infracciones—

Art. 112. Las infracciones a las disposiciones del presente reglamento darán lugar a multas o penas, según la gravedad de ellas, sin perjuicio de las acciones civiles y criminales que correspondan en casos de accidente.

Subir a los trenes en movimiento—

Art. 125. Una vez puesto en movimiento el tren no será permitido subir a él, quedando prohibida toda tentativa para hacerlo.

Consideraciones finales

No debe olvidarse—

Que ningún operario está obligado a hacer otro trabajo que el que le corresponde según el reglamento.

Que las órdenes deben ser ejecutadas siempre que sean transmitidas por escrito.

Que todo buen obrero debe esforzarse en cumplir las leyes y reglamentos del país, dictados por las autoridades competentes.

Que las señales fijas con luz blanca significan peligro, así como también lo significa una luz blanca agitada en cualquier sentido.

(Este folleto se difunde por resolución unánime de los cuerpos de los tres sindicatos adheridos y la junta central de la Confraternidad ferroviaria.)

Servicio de maniobras

Lo que dicen los reglamentos internos

En EL OBRERO FERROVIARIO último decíamos que en lo referente al servicio de maniobras, los compañeros debían ajustarse a los reglamentos internos de cada empresa que son, sobre el particular, más precisos y prolijos.

Los reglamentos de las distintas empresas — si bien difieren en su orden expositivo — en cambio son casi idénticos en su contenido.

Completando, pues, las indicaciones prácticas de la Junta Central que van en esta misma página, publicamos algunas disposiciones de los reglamentos internos, que, como se ha dicho, también se deben cumplir.

He aquí, pués, lo que dispone sobre el servicio de maniobras el reglamento interno del F. C. S., que es uno de los más modernos:

MANIOBRAS

Antes de poner la máquina en movimiento para efectuar cualquier clase de operación, el maquinista, en todos los casos sin excepción, hará la señal reglamentaria con el silbato.

Art. 266. **Maniobras fuera de la señal de estación.** —

Es absolutamente prohibido que un tren o máquina maniobre fuera de la señal de estación sobre la vía principal (aunque exista señal de distancia) después de haberse dado "vía libre" a un tren o máquina de la estación o garita inmediata, del lado que viene el tren o máquina, y si se pide "vía libre" mientras el tren o máquina está maniobrando fuera de la señal de estación, no se deberá dar la "vía libre" hasta que el tren o máquina que estaba maniobrando esté adentro y protegido por la señal de estación. Los jefes y señaladores deben tener siempre muy en cuenta, antes de dar "vía libre", el artículo 126 siendo vía doble y el artículo 141 en vía sencilla.

a) En vía sencilla, y a fin de que la estación inmediata pueda aprovechar de todo el tiempo posible para maniobras, el pedido de "vía libre" se hará de acuerdo al artículo 142, inciso b).

(Los artículos 126 y 141 conciernen a los señaladores o jefes encargados del movimiento de trenes, como asimismo el 142. Los artículos 46 y 47 tratan sobre la forma de hacer señas tanto de día como de noche).

Art. 267. **Modo de hacer maniobras. Precauciones.—**

En las operaciones de maniobras deben hacerse las señales de mano que se detallan en los artículos 46 y 47.

a) Las maniobras se ejecutarán con el mayor cuidado y se tendrá suma atención en no ocasionar golpes que tienden siempre a causar daño al material rodante y a las cargas. Al efectuarse maniobras con vagones de hacienda, deben hacerse de modo que las haciendas no sean estropeadas, y se tratará de no maniobrar con todo o parte del convoy, arreglando, siempre que ello sea posible de agregar los vagones de hacienda con la máquina sola.

b) Los vehículos deben ser acompañados por un cambista o más si fuera necesario para aplicar los frenos y evitar cualquier choque o escape.

c) Cuando sea necesario efectuar operaciones de maniobras empujando vehículos sobre pasos a nivel, o sobre vías principales en estaciones, etc., un cambista debe ir en el primer vehículo o ir caminando al costado del corte a fin de que pueda vigilar con atención que no se presente obstáculo adelante; en cuyo caso hará en el acto señales de parar, y usará de todos los medios a su alcance para evitar accidentes.

d) Es prohibido desenganchar vehículos de la locomotora, tren o corte hasta que no esté completamente parado y seguro, y si se trata de vías situadas sobre pendientes se tomarán además las medidas de seguridad que se mencionan en el artículo 244.

e) En ningún caso deben vehículos o grupos de ellos seguir en la misma vía para diferentes desvíos hasta que el vehículo o vehículos separados no estén libres de las agujas y cambios por los cuales el vehículo o vehículos que siguen deben pasar.

f) Antes de efectuar maniobras de cualquier clase, es deber del cambista encargado de revisar las vías por donde va a maniobrar, a fin de asegurarse de que las cruzadas están libres y que no haya obstáculo alguno encima o cerca de los rieles; igualmente deben revisarse los vehículos antes de moverlos, probar frenos y ver que no queden calzados o cualquier otro impedimento.

g) Antes de hacer señales de avanzar o retroceder, según sea el caso, es indispensable asegurarse que las agujas de los cambios que deben tomarse de punta se encuentren en su posición correspondiente, cuyo procedimiento se observará también con los cambios que se toman de talón, pues es prohibido pasar sobre ellos si las agujas no están en debida posición. Asimismo para evitar accidentes por agujas de cambio entreabiertas, antes de permitirse el acceso de vehículos o máquinas es necesario asegurarse que las agujas estén bien cerradas. Los cambios deben ser revisados:

1. Máquina sola sin cambista o guarda: por el personal de la máquina.
2. Máquina sola acompañada por cambista o guarda: por el cambista o guarda.
3. Máquina con vehículos: por el cambista o guarda que hace las señales al maquinista.

h) Cuando se efectúen maniobras con coches deben ser enganchadas también las cadenas auxiliares, en todo caso, sin excepción. Esta medida es necesaria para evitar accidentes toda vez que fallara o saltara la rosca central.

i) Se tomará cuidado de no dejar vehículos obstruyendo las cruzadas y trampas.

j) Cuando se maniobre en cualquier vía principal el guardatren o cambista debe cerciorarse, al tiempo de efectuarlas, que ninguno de los vehículos se haya desenganchado, como también que ningún vehículo sea dejado en la vía principal.

Art. 268. **Largadas.** —

Se entiende por "largada" o "retroceso" cuando un vehículo o corte de ellos se desengancha y luego la locomotora los empuja un corto trecho para que el vehículo o corte de ellos sigan solos.

a) Esta maniobra es permitida con un solo corte de vehículos a la vez.

b) Se procederá en [illegible] todo de acuerdo con las disposiciones [illegible] artículo 267.

Es prohibido hacer maniobras con vehículos no acompañados y enganchados a la locomotora en los siguientes casos:

1. Cuando los vehículos no estén dotados de frenos o éstos funcionen mal.
2. Cuando la maniobra sea contra trenes de pasajeros o vehículos con pasajeros.
3. Cuando en los vehículos haya pasajeros.
4. Cuando los vehículos estén cargados con animales o materias explosivas.
5. Cuando los vehículos se encuentren en pendientes pronunciadas o cuando por el empuje puedan llegar a éstos o a pasos a nivel no cerrados con barreras.
6. Cuando los vagones puedan chocar con otros en reparación o que se están cargando o descargando.
7. Cuando haya neblina o lluvia fuerte.
8. Cuando sople viento fuerte en la misma dirección.

Art. 269. **Maniobras volantes o corridas.—**

Se entiende por maniobra volante o corrida cuando la máquina es desenganchada del vehículo o vehículos que remolca en el momento de pasar por un cambio y se altera la posición de las agujas para que el vehículo o vehículos que le siguen pasen a otra vía. Esta clase de maniobras es prohibida.

Art. 270. **Cambio con soga.** —

El cambio con soga es una maniobra prácticamente idéntica a la que menciona el artículo 269, pero hecha por medio de una soga o cable que une, a cierta distancia, los vehículos a la máquina y da tiempo para que pueda hacerse el cambio con seguridad.

a) El cambio con soga sólo es permitido en caso de imprescindible necesidad, y al efectuarlo se debe observar siempre mucho cuidado y atención.

Art. 271. **Pasos a nivel obstruídos por maniobras.** —

Cuando se está maniobrando en una estación obstruyendo los pasos a nivel y hubiera transeuntes o vehículos esperando, debe darse paso, ya sea siguiendo adelante o retrocediendo. Se tomarán todas las preocupaciones posibles para evitar accidentes.

Art. 272. **Pasar por planchadas, portones, etcétera.** —

Antes de pasar por planchadas, portones y demás puntos de perfil reducido, deberá cuidarse que los pasos estén libres y que los vehículos puedan pasar sin peligro de que la carga, estacas, estribos, etc., puedan tropezar.

Art. 273. **Luces en máquinas de maniobras.** —

Las máquinas que se emplean para maniobrar deben llevar el farol de cabecera y el de cola encendidos, después de la puesta del sol o durante el tiempo de neblina.

Art. 244. **Parada de trenes de carga en la vía principal sin locomotora.** —

Cuando por cualquier causa un tren de carga haya sido detenido en la vía principal y sea necesario desprender la locomotora del tren con el propósito de dejar o agregar vagones, el guarda, antes de enganchar la máquina, deberá cerciorarse que los frenos de los furgones estén bien apretados, y como medida de precaución se apretarán los frenos de un número suficiente de vagones próximos al último furgón en caso de cuesta arriba, y de los vagones de adelante en caso de cuesta abajo.

¡Adelante!...

¡Adelante sin titubear un sólo instante, los ferroviarios todos, sin parar mientes en los distintos colores políticos o ideológicos, como organización específica del proletariado hemos de ir imponiéndonos al capitalismo rapaz.

Las pequeñas conquistas que hoy podamos conseguir no han de solucionar, por cierto, los grandes problemas que tiene planteados la clase proletaria en su lucha contra la burguesía, hasta que nuestra clase destruya el poder gubernamental del capitalismo y caiga hecha trizas la extructura político-orgánica de la sociedad capitalista, como en la Rusia comunista. Pero, la lucha por estas conquistas tienen la virtud de prepararnos para la batalla final.

La evidencia de los hechos nos prueba que, cada vez más, es preciso que unamos todas las fuerzas ferroviarias en un sólo haz. Esto tendrá la virtud de hacernos más fuertes a la par que nos daría más facilidad a los que pensamos y deseamos transformar la organización dándole una orientación más de acuerdo con las modernas tendencias de la organización sindical y las necesidades de la lucha, comprobadas teórica y prácticamente en otras partes y de la primera manera aquí.

Fácilmente nos sería conseguir las pequeñas mejoras que los ferroviarios pedimos y que la mayoría nos quejamos de no conseguir; si con un punto de vista más realista, solidificamos nuestras fuerzas, las empresas ferroviarias cederán ante nuestros pedidos.

El capitalismo se da cuenta del presente momento histórico. Cede a parte del proletariado algunas mejoras, para tratar de detenerlo en su marcha ascendente. Y cede, porque se ve obligado por las necesidades que lo apremian.

No basta que la organización sea revolucionaria. Es preciso que en ella estén comprendidos el total o mayoría de las masas de oficio o industria a que pertenece la organización.

Con la conciencia de nuestro deber de explotados bien firme y fuerte, hemos de saber imponernos debidamente.

La comprensión del presente momento histórico por que atravesamos, es muy necesario.

Valentía, disciplina proletaria e inteligencia, son precisas para librar la batalla donde debamos salir victoriosos.

La lucha de clases, para impulsarla por la senda de una pronta y firme victoria, es preciso que sea debidamente comprendida.

Los compañeros que más se destacan han de saber tocar las necesidades más perentorias por el momento, impulsando a la inmensa falange de desposeídos a las conquistas de ellas. ¡Adelante!, ha de ser nuestro grito.

Los sendos dividendos que los explotadores del riel recogen; la anarquía administrativa de las empresas; el desarrollo y el usufructo de las gabelas ferroviarias, han de ser lo suficiente evidentes a la totalidad de los ferroviarios, para que nos dé más impulso y decisión para abolirlas.

Siempre adelante, con impulso heroico y digno de nuestra clase, hemos de dirigirnos para abatir la ciudadela del capitalismo del riel y de todos los capitalismos.

La creciente carestía de la vida, que no cesa, por lo general, de continuarse, acelera el proceso de la sociedad capitalista y provoca la continuada acción de la clase trabajadora para compensar sus efectos, hasta que, convencidas las masas que esto no basta para solucionar el problema, se dirija y deponga a la clase gobernante.

Y templados en esta lucha por la conquista del mundo nuevo, tanto en los momentos fáciles como en los momentos graves y difíciles, ha de sonar nuestra vibrante e insinuadora voz: ¡Compañeros, adelante! ¡Siempre más adelante!

F. MUÑOZ

Enero 28 de 1921.

Sindicatos Ferroviarios de Tráfico y Talleres

Circular a las secciones sobre las maniobras de las empresas

Buenos Aires, enero 22 de 1921.

Camarada secretario de la sección...

Estimado camarada: En cumplimiento de lo resuelto por los Comités, llevamos a su conocimiento y por su intermedio sometemos a la consideración de los asociados todos, las siguientes consideraciones:

SIGNIFICADO Y VALOR DEL ESCALAFON. — En vista de que una sección del Central Argentino, con suma ligereza, impropia del momento, ha dado a publicidad un manifiesto aconsejando a las demas secciones pidieran a la Junta Central la postergación del escalafón, los Comités, aún cuando no abrigan la menor duda sobre la sinceridad de los componentes de la sección aludida, han resuelto llamar la atención de todas las secciones al respecto a fin de que rechacen toda insinuación en ese sentido, porque si ellas pueden ser formuladas con buen propósito, no es menos cierto que vienen a beneficiar directamente a las empresas que, como los compañeros sabrán, se resisten a implantar un escalafón, por cuanto éste — por deficiente que fuera — les arrebata la libertad ilimitada que hoy tienen para aumentar el sueldo, elevar de categoría, y de lo cual usan y abusan a discreción.

Por otra parte, deben los camaradas tener muy presente que el escalafón, en la forma que está concebido, no puede perjudicar la situación de ningún obrero ni empleado, por determinarlo así el artículo 56 del mismo, aparte de esto, si se estudia atentamente el proyecto de escalafón, se verá que no puede haber un sólo obrero o empleado que no resulte beneficiado, ya sea en horario de trabajo, licencia, pases, viáticos, días de enfermedad, vestuarios u otras franquicias, que el proyecto de escalafón especifica.

Si a esto se agrega el beneficio moral — de un valor realmente incalculable — se comprenderá fácilmente el error en que han incurrido los camaradas que han propuesto la postergación.

También debe tenerse muy en cuenta que si en el escalafón hay algún error, ésta ha de ser subsanado en el curso de la discusión.

Del artículo 14 — por ejemplo — teniendo en cuenta las observaciones formuladas por los camaradas telegrafistas de diversas secciones, la Junta Central, resolvió suprimir del texto la palabra "simultaneamente" que esos compañeros objetaban.

Por último, no debe olvidarse que si el escalafón que hoy consigamos imponer no resultara perfecto, ahí queda la organización para ir perfeccionándolo.

Por lo tanto, esperamos que los camaradas se compenetrarán de la virtud del escalafón — y la resistencia obstinada que oponen las empresas es por si solo demasiado ilustrativo al respecto — para que sin la menor vacilación luchemos tesoneramente hasta imponer su aceptación.

Tenemos la plena seguridad que una vez impuesto el escalafón desaparecerá el servilismo humillante y vergonzoso que existe dentro del personal como asimismo el favoritismo y los abusos de parte de los superiores, puesto que ambos fenómenos son las consecuencias directas de la ausencia de una delimitación precisa de los derechos y deberes de cada uno.

El escalafón, en una palabra, reemplazará el capricho que hoy se emplea como única ley, por el derecho claro e intergiversable, por cuanto con él todo el personal sabrá con exactitud los aumentos y ascensos que en cada circunstancia le corresponde, y no hay duda que sabrá reclamarlo.

Estas aclaraciones los comités las han creído necerias a fin de que los compañeros se compenetren de la gran importancia de la lucha que vamos a entablar.

MANIOBRA DE LAS EMPRESAS — ENCUENTRO DE LOS REPRESENTANTES Y DEL VOTO SECRETO. — En conocimiento de la resolución de los cuerpos centrales de los organismos que integran la Confraternidad Ferroviaria, las empresas han emprendido una hábil campaña con el fin premeditado de confundir la opinión pública y desviar al personal del cumplimiento del deber que la resolución de la Confraternidad le señala. Para este doble fin los representantes del capitalismo del riel han apelado a la publicidad. Las columnas de los grandes diarios, son hoy utilizadas profusamente para mistificar a la opinión pública e indisponerla contra el proletariado ferroviario, vemos los grandes órganos periodísticos, en sendos editoriales, que pretenden hacer aparecer como estudios serenos e imparciales, deforman la personalidad de nuestra organización, tergiversan nuestros propósitos, y ocultan sistemáticamente los hechos que contradicen los menguados intereses de las empresas.

En la absoluta imposibilidad — por falta de medios — para rebatir punto por punto la infame campaña, nos limitamos a señalar el hecho a las secciones, a fin de que estas a su vez, por medio de manifiestos, adviertan al gremio para que no se deje sorprender por las informaciones tendenciosas de los grandes diarios, que en esta ocasión, como siempre, antes que los intereses y derechos de los trabajadores argentinos, prefieren defender a los capitalistas extrangeros, que explotan el país.

Simultáneamente a la campaña periodística, destinada a confundir la opinión pública, las empresas han iniciado otra, por medio de órdenes semanales, circulares especiales, etc., con el objeto único de sembrar la confusión entre el personal.

Tenemos la convicción que con el personal, tendrán menos éxito que con el público, ya que los obreros y empleados — los únicos creadores del poderío de las empresas — saben muy bien cuáles han sido hasta hoy los sentimientos de justicia que han animado a estos administradores, que de la noche a la mañana y por arte de "birlibirloque", de déspotas que eran quieren aparecer como los más puros demócratas, celosos defensores de la representación genuina del personal.

A pesar de todas estas habilidades, el personal que conoce muy bien la generosidad y la justicia de los gerentes, no se dejarán desviar de su ruta por más declaraciones que estos hagan. Al contrario, pensamos que la actitud de las empresas — que frente a las reclamaciones de la Confraternidad han formado un frente único hasta el extremo de que la orden especial, en la cual se anuncia la determinación de establecer "un sistema de representación de cada categoría", "para facilitar al personal la oportunidad de ventilar con la superioridad las diferencias que puedan suscitarse". Si bien en las diversas líneas ella ostenta como afirma el nombre del gerente representativo, en cambio la redacción es idéntica en todas ellas.

El personal ferroviario, aprovechando la lección que le dan los gerentes, debe, pués, estrechar cada día más su unión por encima de las categorías, departamentos y empresas desde que todas estas, cuando se trata de resistir las reclamaciones del personal, como ocurre ahora forman un bloque único y compacto.

Camaradas: el sistema de representaciones que las empresas proponen, no es más que una burda maniobra. Por lo tanto los Comités exortan a los camaradas a no tomar participación alguna en esas elecciones. Ningún ferroviario debe votar ni aceptar candidatura para "representante". No debe votarse aún cuando circulasen listas con candidatos y figure entre estos algún militante de la Confraternidad, ya que esto no sería más que una maniobra de las empresas, para dar visos de legalidad a la comedia que han ideado. Repetimos, pués, que los ferroviarios conscientes, no deben tomar parte alguna en esta maniobra de los "representantes".

La verdadera y única representación del gremio, está en su organización sindical. Esta es la única que puede "dilucidar las diferencias porque es la única que puede obligar a las empresas a cumplir los compromisos y a atender las exigencial del personal.

El deber de todos y de cada uno es, pués, exigir el reconocimiento de nuestra organización.

EL TRABAJO A REGLAMENTO. — El 31 del corriente debe empezarse a trabajar a reglamento. La Junta Central enviará en breve un folleto con las instrucciones necesarias para su mejor aplicación. Aparte de esto, nos permitimos recomendar a los compañeros la lectura del artículo titulado: "Algunas indicaciones prácticas", que apareció en la segunda página de EL OBRERO FERROVIARIO Nro. 13, correspondiente al 16 del actual. En dicha publicación, además de explicarse con cierta amplitud en qué consiste el trabajo a reglamento, se indican las principales disposiciones que en ese caso conviene aplicar.

INDICACIONES IMPORTANTES. — Desde que se inicie hasta que termine el trabajo a reglamento, los compañeros secretarios seccionales deberán informar diariamente sobre todo lo que ocurre como consecuencia de la aplicación de ese sistema de trabajo, ya que las empresas, interesadas en ocultar las consecuencias, van a dar informes falsos para hacer creer que el trabajo a reglamento ha fracasado. Para contrarrestar, pues, la información tendenciosa de las empresas, es necesario que los secretarios seccionales diariamente y con preferencia por telégrafo, informen a estos Comités el número de trenes que suspenden su salida, el atraso con que salen o llegan y los demás incidentes que se susciten.

Estos mismos informes los camaradas secretarios seccionales deben facilitarlos a los diarios locales.

Para que la información resulte lo más exacta y completa posible, mientras dure el trabajo a reglamento, los asociados deberán concurrir diariamente a la secretaría de su respectiva sección para dar y recibir informes.

Por último, se advierte que el trabajo a reglamento no debe suspenderse, bajo ningún concepto, mientras no lo comuniquen estos Comités y la Junta Central.

Haciendo votos por que el triunfo corone nuestros esfuerzos, os saludamos fraternalmente. — Por los Comités. — **R. Kogan**, secretario Talleres; **Fco. Rosanova**, secretario Tráfico.

Post-data. — TIRAJE DE "EL OBRERO FERROVIARIO" — A fin de poder establecer con exactitud el tiraje de nuestro órgano oficial, EL OBRERO FERROVIARIO, rogamos a las secciones quieran indicar, a la mayor brevedad la cantidad de ejemplares que necesitan de cada número. — Vale.

La Dirección General de Ferrocarriles al servicio incondicional de las empresas

UNA CIRCULAR VERGONZOSA

CIRCULAR DE LA D. G. DE FF. CC.

"Circular Nro. 7 — Señor representante legal: En previsión de posibles conflictos entre la empresa, su representada, y el personal de tráfico, cumplo en hacer conocer a Vd. las vistas de esta dirección general, concordantes, en un todo, con la resolución adoptada el día 3 del ppdo., en el conflicto surgido entre el ferrocarril Central de Córdoba y sus guardas.

Entiende esta dirección general que en todo caso análogo, esto es, cuando el personal alegue falta de útiles, que en nada pueden hacer peligrar la marcha del tren o la vida y seguridad de los pasajeros o del personal que viaja en él, haciendo por ello abandono del servicio o negando su prestación, impidiendo así la ejecución de un servicio público, incurre aquél en las penalidades que establece el artículo 84 de la ley general de ferrocarriles núm. 2873, pues sólo esta dirección general es la llamada a pronunciarse al respecto.

Ahora bien, llegado ese caso, esa empresa deberá proceder de acuerdo en un todo con ese temperamento, separando en consecuencia al personal y adoptando las medidas que establece el citado artículo.

Saludo al señor representante muy atte. — **A. Giovacchini; firmado: Raúl U. Pretto**".

A esta vergonzosa circular los cuerpos centrales de los tres sindicatos y la Junta Central de la Confraternidad, han contestado con la siguiente resolución:

"Una vez iniciado el trabajo a reglamento, la Confraternidad exigirá, como condición previa a todo arreglo, la reposición y pago de los días de suspensión de todo el personal que fuera suspendido o exonerado con motivo de la aplicación del trabajo a reglamento."

(Resolución de la Confraternidad)

El pasado de servilismo hacia el capitalismo extranjero, con el cual parecía haber roto el actual presidente de la nación, revive en estos momentos, por la obra y gracia de los viejos tiburones y altos burócratas que aún permanecen en la Dirección General de Ferrocarriles. Debido a éstos, el país está a punto de asistir a una segunda representación del vergonzosísimo espectáculo del 8 de enero de 1912, que terminó con la execración de aquel tristemente célebre ministro de obras públicas llamado Ezequiel Ramos Mejía. En aquella oportunidad, el gobierno nacional — para defender los intereses de los accionistas londinenses — puso en peligro la vida y seguridad de la población de la república, desde que declaró suspendidas las obligaciones del servicio ordinario en todos los ferrocarriles, derogó las disposiciones vigentes sobre admisión de maquinistas, autorizó a las compañías a prescindir del examen y prueba de idoneidad de los maquinistas y foguistas. Además, ordenó a los gobernadores, la protección del carneraje y a los fiscales la persecución hasta última instancia de los huelguistas con la aplicación rigurosa de las disposiciones de la ley de defensa social y, por último, las fuerzas nacionales fueron puestas a disposición de los representantes de las empresas, humillando de ese modo a los jefes respectivos.

Con esas medidas "salvadoras", los desgraciados gobernantes que en 1912 estaban encaramados al poder, consiguieron:

1o. Mantener paralizado el servicio ferroviario durante 52 días.

2o. Hacer comprender al personal la necesidad de confiar sus derechos a su propia fuerza, ya que las leyes perdían todo valor cuando contradecían los intereses de los grandes capitalistas.

Fué desde ese entonces, es decir, a raiz de esa lección, que surgió la Federación Obrera Ferroviaria. Con la actitud del gobierno, todos los obreros y empleados empezaron a imitar la conducta de los maquinistas y foguistas, que, hasta esa fecha, eran los únicos organizados.

La tentativa de matar a "La Fraternidad" tuvo como resultado el resurgimiento de una organización más amplia, que fué la Federación. Cuando cinco años más tarde se pretendió matar a esta última, las empresas sólo consiguieron hacer surgir una organización más perfecta y poderosa que es la actual Confraternidad Ferroviaria.

A pesar de estos hechos que ponen en evidencia la indestructibilidad de la organización sindical que, a semejanza del ave legendaria, cada vez que intentasen destruirla resurge con vida más pujante, las empresas aún abrigan la esperanza de verse libres del molesto contralor de la organización. Sin embargo, nosotros tenemos la seguridad que así como los intentos anteriores, lejos de quebrantar, contribuyeron a afianzar la organización, lo propio ha de ocurrir hoy.

Los pocos ferroviarios rezagados que aún no han alcanzado a comprender el valor de la organización, hoy han de darse cuenta del error al ver como las empresas se obstinan en desconocer a la Confraternidad Ferroviaria.

Nosotros estamos convencidísimos que tanto la intransigencia de las empresas como el servilismo de la dirección General de Ferrocarriles, contribuirán al afianzamiento de la organización más que toda la propaganda que la misma pudiera llevar a cabo. Con esa actitud, más que franca, brutalmente intransigente, los ferroviarios del país comprenderán que para hacer valer sus intereses no cuentan más que con su fuerza propia, que reside en su organización, y todos — como ya va ocurriendo — acudirán a engrosar las filas de la misma.

El factor decisivo

A poco que se examine y medite se descubre que hay un factor "sine qua non" que es el que interviene, en forma decisiva, en todas las manifestaciones que tiendan a imponerse. El capitalismo y la burguesía lo emplean admirablemente, haciendo de él su sostén, si bien es cierto que es el único capaz de hacerlo temblar y caer del sitial de privilegiado en que se encuentran. El poder estatal en "él" tiene su base y el día que la pierda se derrumbará como un castillo de naipes. Nosotros, aunque lentamente, vamos comprendiendo que es el único capaz de sacarnos de nuestra condición de esclavos.

Este importantísimo factor es la fuerza y en él descansa todo el armatoste social que se ha dado en llamar humanidad.

Mal que le pese al señor Derecho y a su consorte doña Justicia, nada valen frente al precitado factor y lo único que tienen que hacer es el papel de fantoches, por cuanto sólo sirven (y para eso han sido creados) para engañar a los tontos y embaucar a los ingenuos. Tan es así, que la clase dominadora no se fía de ellos para nada y sólo lo utilizan a guisa de careta, pues cuando tienen que imponernos su "derecho" lo hacen por la fuerza y si así no lo hicieran nada conseguirían. De modo, entonces, que es evidente que no hay derecho donde no hay fuerza.

En apoyo de esta tesis podríamos entrar en cita de concretos con la mayor facilidad, pues hay tantos... pero ¿para qué? si es una cosa tan lógica! Decimos lógica porque no puede ser de otra manera, necesario es reconocerlo, por cuanto un determinado "derecho" no puede armonizar las dos tendencias reales en que está dividida la humanidad en su faz económica, eje motriz de todos los demás engranajes, y por consiguiente, tiene que haber dos derechos: el del explotado y el del explotador.

Ahora bien, como los derechos no pueden aplicarse ni tenerse en cuenta para el mismo caso, por cuanto son antagónicos, forzosamente tiene que intervenir el factor "fuerza" para anular a uno de ellos y definir el asunto. De no hacerse esto, el litigio no terminaría, por cuanto, de acuerdo a su modo de interpretar, los dos tienen razón.

Por esto vemos que, casi siempre, nuestro derecho es anulado por la fuerza del capitalismo que dispone de las bayonetas y las cárceles, y con las cuales nos impone el suyo.

Sabemos que tanto el agente que nos detiene, diciéndonos: "tiene razón, pero marche preso", como el juez, intérprete "legal" del derecho capitalista, que nos condena, lo hacen por la fuerza y he ahí, entonces, palpablemente demostrado, que eso de derecho, razón, justicia, etc., es un mito y que la suprema ley es la fuerza.

Hemos visto muchas veces que lo que ayer se nos negaba por "injusto" después se nos concedía como "acto de justicia", cuando teníamos fuerza para exigirlo. Queda entendido que hablamos de la fuerza colectiva, por cuanto la individual poco o nada representa frente al capitalismo coaligado.

Pasemos ahora a examinar las probabilidades con que contamos para conseguir el citado factor, sin el cual, está visto, no vamos a ningún lado y encontraremos que es una tarea que no ofrece otra dificultad que la de hacer comprender a nuestros hermanos de explotación cuál es su situación y cómo deben hacer para salir de ella.

Que desean salir de esa situación es evidente, pues tanto en la clase obrera como en la media, salta a la vista este anhelo de vivir mejor, y tan es así que para satisfacer esa legítima aspiración, recurren a todos los medios y he ahí lo grave: El capitalismo, muy hábil y ducho, no pudiendo detener ese impulso instintivo de los explotados, trata por todos los medios de que dispone, hacer servir esa manifestación, sino en su provecho, por lo menos para neutralizar el efecto producido por la acción de los que con clara visión de su deber, dan con el martillo en el clavo que asegura el puntal del capital. De ahí que fomenten el amarillismo y el divisionismo en las organizaciones, dando una migaja a unos cuantos, para evitarse de dar a todos los que podrían exigir, de no mediar esa escisión entre nosotros.

Por todo lo que antecede se nos presenta la lucha por la existencia encauzada, en gran parte, por la ruta que le conviene al capitalismo y que la ignorancia de la mayoría de los trabajadores hace que tal estado de cosas no desaparezca. Por eso vemos al gendarme, asalariado y lleno de necesidades, disparar su fusil contra su hermano que lucha por mejorar la situación de los explotados, entre los cuales se encuentra él; por eso vemos a obreros traicionar su propia causa; por eso vemos al adulón alcahuetear al patrón lo que hace el compañero, etc.

Si se consiguiera hacer entender a estos puntales inconscientes del capitalismo, la obra contraproducente que están realizando, se habría andado un gran trecho en el camino de nuestra emancipación, porque, entonces, estando unidos tendríamos derecho ya que tendríamos fuerza.

De modo, pues, que toda nuestra preocupación debe ser la de activar la propaganda entre aquellos que, como hemos dicho, intentan mejorar su situación por los medios que le ofrece el capitalismo, haciéndoles entender que, ese medio, aparte de ser innoble es ineficaz, por cuanto si le dan cinco por un lado se los quitan por otro; vale decir: le aumentan cinco pesos en el sueldo, pero, la vida, por obra del mismo capitalismo monopolizador, aumenta de modo que le neutraliza ese aumento y hasta lo reduce. Esto es innegable; la actual situación de la clase productora lo demuestra elocuentemente y los ferroviarios tenemos de ello ejemplos a montones; pues mientras se aumenta al personal el 10 por ciento del sueldo, ellos obtienen un aumento en las tarifas del 32 por ciento. Ahora si se compara el renglón sueldos afectado por el desembolso, al renglón "entradas generales" beneficiado con el aumento de tarifas, se verá a qué queda reducido el desembolso frente a las entradas.

Como se ve, el capitalismo, por su fuerza, impone lo que quiere y el poder estatal, su ejecutor "legal", le responde a la maravilla. No tenemos que andar mucho para demostrar esto último, nos basta con mencionar la ley llamada "social" que, mientras condena bárbaramente a quien se atreva a indicar a su hermano de miseria que no debe traicionarse a sí mismo, no dice una palabra para los capitalistas que declaran el "boycot" al que no se avenga con ellos para monopolizar tal o cual industria, que traiga por consecuencia el hambre para la población laboriosa.

Podríamos continuar en este tren de concretos, pero ¿para qué? ¿Acaso esto también no es bien lógico? ¿Podemos esperar que ellos, en su mayoría capitalistas o instrumentos incondicionales del mismo, obren de otra manera, en detrimento de sus intereses, por cuanto al darnos algo más deben percibir menos? No, eso es imposible y nosotros mismos no renunciamos a nuestros intereses, sino por la fuerza.

He aquí, pues, trazada a grandes rasgos nuestra situación frente al capitalismo y sus instrumentos y demostrado hasta la evidencia la imperiosa necesidad de adquirir fuerza si queremos ser escuchados, por cuanto eso de clamar justicia, razón, etc., es como ladrar a la luna... Esta es la pura verdad; hemos hecho nuestra composición de lugar y terminamos diciendo como Napoleón: "El sol brilla; ciego está el que no lo ve".

B. F. ZUGASTI.

LOS DIVISIONISTAS

El pasquín que edita un grupo de individuos amorales que se dan el título de ferroviarios y que dicen defender unos supuestos sindicatos autónomos (sucesores de la Reforma Ferroviaria y sucursal de la Asociación ferroviaria nacional), en el último número del mes de noviembre se ocupa del subscripto, queriendo salpicarle una parte del lodo que a ellos los anega.

No hubiera deseado ocuparme del asunto, porque me parece hacerles mucho honor a pillos rematados, pero, como simple obrero, teniendo por único patrimonio mi honradez, debo salir en defensa de ella, aun cuando, como en este caso, seres irresponsables cubriéndose bajo el anónimo y que ni el desprecio merecen, pretendan atacarla. Se me acusa de haber pertenecido al Sindicato Autónomo de esta ciudad, y que siendo cobrador me he quedado con el valor de 44 estampillas.

Yo declaro solemnemente que nunca el Sindicato Autónomo me ha contado en sus filas y considerando esa afirmación como el mayor insulto que se me hace, la rechazo enérgicamente.

Para mejor comprensión de mis compañeros, paso a relatar lo sucedido en Mendoza desde 1918, y se verá ahí, que la hidrofobia de los divisionistas nació y les dura porque no pudieron conseguir enredarme en sus funestas redes de traicionar a mis compañeros.

Fracasada la huelga parcial de abril de 1918, la sección Mendoza se deshizo, quedando en la calle el mejor elemento que la componía; sin embargo, reaccionamos prontamente y volvimos a formarla. Yo integraba la C. A. como delegado de Tráfico.

Al poco tiempo, por el mes de octubre o noviembre, si no estoy equivocado, se acusó a nuestro secretario general, José Mancebo, de agitar las masas proletarias de la provincia, y bajo este fútil pretexto fué deportado a Chile. A raíz de esta deportación, la mayoría de los miembros que componían la C. A. influenciados por la propaganda de unos pseudos anarquistas a lo criollo, de Junín, manifestaron deseos en diversas reuniones de la C. A., de desligarse de la Federación Ferroviaria y declararse autónomos. Yo, viendo la imbecilidad de semejante paso y dándome exacta cuenta de que esto no podía ser más que un juego de las empresas para dividir al gremio y despedazar la organización, me oponía terminantemente. En una de las postreras reuniones de la C. A. a que asistí, terminé por pedir a gritos una asamblea general que decidiera la actitud de la sección. Y, ¿sabéis, compañeros, qué se me contestaba? ¡Pasmaos! ¡Ahí va!: "¡No sea zonzo, los compañeros no entienden de estas cosas, les es igual pertenecer al Sindicato Autónomo que a la Federación; mejor es no dar a saber nada hasta que pase un tiempo!'

De esta clase son las recetas cabalísticas que pregonan para hacer la revolución social!! ¡Revolucionarios de pacotilla, que cuando la huelga de Maestros Unidos bastó un simple policiano para echarlos del local, sin que se levantara una voz siquiera de protesta; corridos, con la cola entre las piernas, que les temblaban, huyeron a esconderse a sus casas, pues al verse que no se podían reunir en su local se dió la orden inmediatamente de ir al local de los Empleados de Comercio. Y llegaron allí ¡diez ferroviarios! Caso curioso: éstos no pertenecían a ninguna sociedad, pero estaban dispuestos a afrontar la situación.

Proseguiré la relación. Cuando comprendí que el asunto tomaba un cariz funesto para nuestros intereses proletarios, puesto que la C. A. obrando por sí y ante sí había declarado a la sección separada de la Federación Ferroviaria, proclamándose autónoma, acudí a la primera reunión de la C. A. autonómica y les enrostré el procedimiento dictatorial usado, contrariando la unánime voluntad de los asociados, que daban pruebas de incapacidad moral y falta de honradez societaria, y les declaré que con individuos de esa calaña no podía seguir colaborando. Inmediatamente puse en conocimiento de mis compañeros lo que pasaba, y en masa nos retiramos, dejando a un grupito insignificante con su autonomía.

Por esos días, como cobrador por Tráfico se me había dado 42 estampillas y no 44 como dicen, de las cuales cobré 10, entregando su valor; las restantes más veinte carnets obran en mi poder. Habiéndose la C. A. separado de la Federación a la cual pertenecían las estampillas, ¿por qué las iba a cobrar? Para mi conciencia de hombre honrado, he obrado bien, por cuanto no me he quedado con un centavo. En cambio, a los señores divisionistas, ¿no se les cayó la cara de vergüenza cuando, decididos a declararse autónomos, pedían al C. F. de la Federación, estampillas y útiles necesarios para la marcha de la seccional? ¿No se llama a esto robo? ¡Y declarados autónomos no tenían reparo en usar los carnets y estampillas de la Federación!

Sigamos viendo qué clase de individuos son los que componen el Sindicato Autónomo. Yo y mis compañeros, sin saber qué hacer frente a la C. A. que por sí misma se había separado de la Federación, creímos que lo mejor era renunciar, y eso es lo que hicimos. La carcajada irónica y de triunfo que debeben haber lanzado esos malévolos ante nuestra infantil actitud (cuando lo que debíamos haber hecho es ir al local y a puntapiés echarlos a la calle) seguramente ha repercutido de cárcel en cárcel con fatídicas sonoridades anunciando a todo malhechor el aumento de la pandilla. Pues en cuanto se vieron dueños absolutos de la sección, se desencadenaron los apetitos voraces de dinero que los había llevado a hacer la farsa de la autonomía. Así fué cómo de inmediato los muebles, sillas, cuadros, biblioteca, etc., etc., desapareció en rifas y venta al mejor postor. ¿Dónde fué a parar ese dinero? ¡Misterio! No teniendo más que vender el grupito autónomo, se esfumó como por encanto, haciendo una aparición de sainete en agosto de 1919 cuando la huelga de Maestros Unidos. La opinión pública indignadísima contra el gobierno, hubiera ayudado en toda forma una huelga ferroviaria y probablemente, si las cosas se hacen en forma y activas, los ferroviarios mendocinos habrían dado una nota altamente simpática de solidaridad obrera y su reorganización dataría de esa fecha; pero los señores divisionistas tomaron las cosas por las patas, como lo acostumbran hacer, y de la noche a la mañana, después de embaucar a unos cuantos infelices, decretan la huelga del gremio, sección Mendoza.

Plantaron doscientos hombres, más o menos. ¿Y los dirigentes? ¡La mayoría carnereó y el resto pidió papel para el médico! Esto lo sabe todo el proletariado mendocino. ¿Cuántos quedaron en la calle? Varios inocentes obreros.

Después de esto, el grupito autonómico desaparece nuevamente ocultando la roña moral que los devora, para dar señales de vida en julio del pasado año 1920, en que se reorganiza la sección Mendoza de la Federación Ferroviaria. Demás está decir con qué fin vuelve a la vida, seguramente de orden de las empresas para introducir la confusión en el gremio. Sustentando un revolucionarismo criollo tiene una vida de tísico, nutriéndose sólo con la crasa ignorancia de unos cuantos, pero esos estertores de moribundo de que está dando prueba, es el signo más evidente de que tiene su fin próximo.

¡Paz en su tumba!

Mendoza. **Máximo Ortiz.**

Como el anciano vacilante compadece al niño avispado y loco que, para satisfacer la necesidad de movimiento y de acción, emplea en correr y saltar la superabundancia de sus fuerzas, asimismo una generación que cifra la suprema necesidad en no hacer nada, en conservar el orden, entiende por orden lo que no hace ruido, lo que impide tener miedo, lo que no turba la virtud ni el vicio, al opresor ni al oprimido. Semejante generación, repito, no puede más que deplorar las tempestades del progreso y de la libertad, los debates en el congreso, los tumultos en la plaza pública, las batallas en los campos rasos, las escuelas, las iglesias. Pero no, la agitación no es la desgracia, el movimiento es vida y la inercia es muerte. — CESAR CANTU

Advertencia importante

A objeto de evitar errores y pérdida de tiempo que siempre redundan en perjuicio de la buena marcha de la organización, advertimos a los secretarios seccionales y a los compañeros en general que deben de dirigir la correspondencia relacionada con el Sindicato de Tráfico y EL OBRERO FERROVIARIO, a nombre del secretario general, camarada Francisco Rosanova, calle Méjico 1856.

A la misma dirección, y a nombre del camarada Rafael Kogan, debe ser dirigida toda correspondencia que se relacione con el Sindicato de Talleres.

La que tenga relación con la Junta Central de la Confraternidad Ferroviaria, debe ser dirigida a nombre del presidente o secretario de la misma, camaradas Enrique Castelli o José S. Basanta, calle Alberti Nro 355.

CARTA ABIERTA

SOBRE EL VOTO PRO AUTOMONIA SINDICATO DE TRAFICO

Camarada secretario general del Sindicato de Tráfico de la C. Ferroviaria, sección Alta Córdoba.

Estimado compañero. Salud. — Hace apenas cinco días, cuando la empresa, por intermedio de sus adictos, repartía profusamente el formulario de voto para el nombramiento del delegado que debía colaborar con el señor jefe de tráfico en los asuntos del personal, los camaradas de Alta Córdoba, y particularmente la C. D. de la sección Tráfico, aplaudieron el acierto que tuve en mi voto en esa emergencia, que fué como sigue: "Voto por que al personal ferroviario se le conceda un escalafón único, y que nuestro representante en Buenos Aires sea la Confraternidad Ferroviaria." En los considerandos puestos al dorso, entre otras cosas, decía: que la empresa se dejara de chicanas, mejorara las condiciones del personal, y aumentara el sueldo a los obreros de vías y obras, y que las cuestiones entre la empresa y sus obreros — federados, se entiende — las arreglaran las asambleas seccionales en cada caso, y su representante en Buenos Aires, la Confraternidad. Pero he aquí que tres días después recibo otro formulario de voto por el cual debo votar — y éste es del Sindicato de Tráfico — si me separo o no de la Confraternidad. ¿Qué ha ocurrido, compañeros, para producirse estos cambios tan bruscos? Yo, para ser consecuente con la lucha emprendida y responsable como siempre de mis actos, he de votar y voto por un... ¡no quiero la autonomía! Además, compañeros, ¿cómo puedo yo votar la autonomía cuando en junio de 1920 fuí vuestro delegado al congreso mixto que selló la santa unidad y creó la Confraternidad? ¿Y habéis olvidado que al daros el informe del mismo, vosotros aplaudisteis y aprobasteis, creo, sinceramente? ¿Qué razones se oponen para seguir unidos como hasta aquí? Francamente, compañeros, esto me huele a gato "muerto". Estos autonomistas deben sacarse la careta y llamarse por su propio nombre, de escisionistas o divisionistas. El gremio no quiere la autonomía — ¡ellos lo saben perfectamente! — y yo me atrevo a asegurarlo e invito a cualquiera a probar lo contrario; y si no, pruebas al canto: En Jesús María somos 22 federados, y, por unanimidad, votaron por un... ¡no queremos la autonomía!, y los de la cuadrilla de vías y obras, que no son federados porque no ganan más que 60 pesos y se les descuenta los domingos feriados y la jubilación, reduciéndoles el sueldo hasta 45 pesos mensuales, con lo que no les alcanza para poder pagar la estampilla de la organización; pero que, sin embargo, en todos los movimientos del gremio hacen causa común y, por lo tanto, son compañeros, también votan por un ¡no queremos la autonomía! En cambio, he visto que votan por la autonomía sujetos como quien votó la autonomía el jueves 13 y con el tren 2 del sábado 15 se fué a relevar a los guardas cesantes de la sección Boulogne, despedidos por trabajar a reglamento. ¡Qué buenos autonomistas! ¿eh? ¡No, compañeros! Detengamos el golpe del autonomismo; permanezcamos en la Confraternidad Ferroviaria, que es donde reside la fuerza real y efectiva de nuestra organización, con la cual podemos contar para imponer el ansiado escalafón, del que tanto tiempo hace se viene hablando, y es la aspiración general del gremio ferroviario. Por otra parte, ¿a qué viene esto de la autonomía, en estos momentos de intensa expectativa y quizá de una gran lucha por imponer el escalafón? ¿Y cómo hablar de autonomía cuando las empresas declaran por todos los órganos de la prensa chauvinista y mercenaria, y hasta al gobierno mismo, que no quieren discutir con la Confraternidad Ferroviaria, porque está formada por "agitadores profesionales"? ¿No les parece, compañeros, que puede haber gato "muerto" en esta coincidencia de que las empresas no quieren discutir con nuestra Confraternidad y algunos compañeros que aparentemente son de los nuestros y de los cuales ya algo se ha oído hablar— quieran hacer lo mismo? ¿Qué apuro tienen por la autonomía, si nosotros, y menos ahora, no la queremos? Tengan cuidado, señores autonomistas, que si abusan de la confianza que el gremio en ustedes pudo depositar, y con una mayoría ocasional y más aparente que real, separan a los ferroviarios del F. C. C. C. de su organización la Confraternidad, no siempre podrán contar con ella, y una vez que comprendan el error a que los habéis inducido, sabrán exigir cuentas a los culpables. Tengan en cuenta, también, que si damos este mal paso, en lo cual yo no creo, se retirarán de la organización una gran cantidad de compañeros que vinieron a ella al calor de la unificación; y los que más disciplinados, nos sometemos a las resoluciones de las mayorías, aunque ellas sean ocasionales o aparentes, procuraremos siempre salvar el error cometido y juzgar las cosas en cada caso, no dejándonos quizá todas las veces arrastrar pasivamente.

Compañeros de la sección Córdoba: por la unidad del gremio y para evitar el divisionismo, que será, a no dudarlo, el derrocamiento de nuestra querida organización, rechacen con altivez el golpe de autonomismo que como el flagelo de las epidemias atormenta nuestra salud y hace peligrar nuestra vida, así este divisionismo atormenta y hace peligrar nuestra organización. "¡Trabajadores de todos los países, uníos", dijo Marx, ya que la unión hace la fuerza! Por esto mi voto es: unidad sí, divisionismo no!...

Cirino JUAREZ

Jesús María, 15 enero de 1921.

Un documento revelador

LOS AMARILLOS SIN CARETA Y SIN VERGUENZA

A fin de que los camaradas ferroviarios puedan juzgar la moralidad de los directores de la Asociación Ferroviaria nacional, transcribimos a continuación parte de una carta enviada por esa institución al gerente del F. C. P., de la que por casualidad hemos conseguido una copia.

Dice así:

"Señor gerente del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, don Harry Usher — Florida 755. — Capital:

Tengo el honor de poner en conocimiento del señor gerente que esta asociación que presido, dando cumplimiento a la disposición del inciso 3o., artículo 1o. de sus estatutos, de los que le remito un ejemplar — ha establecido una Bolsa de trabajo con el objeto de gestionar ocupación a todo empleado u obrero asociado que se encuentre sin trabajo, **y para cuyo fin ya cuenta con la ayuda de varios señores gerentes.**

Tendiente a ello ha resuelto solicitar de todas las empresas ferroviarias que en caso de necesitar empleados u obreros para los diversos servicios, quieran dignarse prestar su atención preferente a los pedidos de empleo que esta asociación les haga.

Igualmente estimaríamos que en los casos de reclamaciones por parte de nuestros asociados con respecto a las condiciones o incidencias del trabajo, que justificadamente les presentemos, sean igualmente atendidas y resueltas, por cuanto juzgamos que esto es indispensable **para mantener la buena armonía entre empresas y obreros;** pues no debemos ocultar, señor gerente, que la mayoría del personal que forma en nuestras filas cree que sus reclamaciones no son debidamente atendidas, lo que forma un vivo contraste con la deferente acogida que se les dispensa a las comisiones de la Confraternidad y a las reclamaciones de sus asociados.

Este argumento, explotado con habilidad por las asociaciones antagónicas a ésta, **ha comenzado a surtir sus efectos entre nuestros asociados, y es así cómo la gente de orden, de disciplina y de trabajo, se ausentan de nuestras filas para ir a engrosar las de las sociedades de resistencia.** Entendemos, pues, que **a nuestros asociados debe dispensárseles una protección más decidida y eficaz, lo que redundará en bien de los intereses del capital y el trabajo."!!!**

Lo que antecede es suficiente para que los compañeros puedan darse perfecta cuenta de cuál es la misión de la Asociación Ferroviaria nacional.

E. C.

El autonomismo y la verdadera obra

A través de la historia del proletariado universal, y a través de una década en que estuve entregado incondicionalmente a la lucha intensa por la vitalidad de la organización gremial, he observado con dolor que, lejos de disiparse de las organizaciones esos fenómenos nacidos del pesar de algunos hombres, y que como innato a ellos se hacen tan frecuentes en algunos trabajadores más o menos militantes activos de la organización, cada día se producen, pero que felizmente no prosperan.

Me refiero a ese engendro nefasto denominado divisionismo o autonomismo, que algunos trabajadores se encargan de llevar a las entrañas mismas de la organización, donde casi marea a los cándidos trabajadores en un momento de debilidad mental, con creación de extorsión y tiranía capitalista y en completo detrimento de la evolución progresiva de la colectividad proletaria.

Aunque estos fenómenos se repitieron en todos los tiempos y en todas las entidades de diferentes caracteres que existen en todos los pueblos del orbe, no alcanzo a comprender cómo en esta hora de reparación social no se pueda, también, reparar esta mala orientación que urge corregir en pro de la comunidad del proletariado. No alcanzo a comprender — repito — cómo los que preconizan este autonomismo absoluto, no hayan podido ya experimentar en la lucha diaria la inutilidad de este sistema y el perjuicio que consigo arrastra a la acción única o simultánea que en reivindicaciones de legítimos derechos el proletariado está llamado a realizar de acuerdo con el llamado de la primera Internacional: "Proletarios de todos los países, uníos!"...

¿Qué es y para qué este llamado entonces, a la unidad del proletariado? ¿Es, acaso el paliativo llamado a robustecer la sociedad burguesa, o es el llamado al compañerismo bien entendido y mejor practicado? ¿Es por ventura ese llamado para disgregarse o para constituirse en fuerzas heterogéneas? No; es para formar un conglomerado compacto y homogéneo que haga posible el triunfo total. Los convencidos anhelamos esto último. los sectarios lo repudian. Tócanos definirlo, y a ello vamos, sinceramente, sin ambages, sin ampulosidades y sin prejuicios de ninguna especie.

La unidad, que no es sino una agrupación de fuerzas organizadas para fines determinados (y que no escapará a los hombres sensatos y sinceros), es en el proletariado la reunión de ellos, para el empuje solidario y simultáneo a la vez, del enorme peso abrumador que oprime a la clase trabajadora: el capitalismo. Imaginemos al capitalismo como una norme piedra; una decena de hombres se proponen levantarla y trasportarla a un lugar dado; éstos no son suficientes; se reúnen veinte, levantan la piedra, la van transportando. Mientras tanto, una parte de éstos retiran sus fuerzas, la piedra cae, despedaza a éstos y despedaza a los demás.

Tal ha sido y viene siendo la marcha de la organización. Mientras sindicalmente organizados los trabajadores ferroviarios vamos llevando al capitalismo a un terreno de justicia y equidad, bajo la cabeza directriz de un cuerpo central, una parte se disgrega, se constituye en sindicato autónomo. El capitalismo, que no lo pierde de vista, con regocijo, cae con todo su peso brutal, aplasta a los segundos y destruye a los primeros. Los trabajadores quedan avasallados. Tal es la cuestión que hay que distinguir; pero casi tengo la plena convicción de que no escapa al criterio autonomista la importancia de ese eslabonamiento de fuerzas entregadas a producir efectos (con la misma fuerza inicial) en provecho igualitario y que se llama unidad y solidaridad.

Digo plena convicción, porque toda vez que he tenido la oportunidad de conversar con un autonomista, he podido comprobar que no están fuera del alcance centralista, o sea, de un frente único; pero sí escapa a éstos el procedimiento que debe adoptarse en procura de salvar los errores y corregir los defectos — como ellos arguyen — (que como innato a los hombres y por ende a las organizaciones proletarias y otras) se originan a través de la palestra por la liberación proletaria.

En vez de hablar y producir grandes confusiones desde la ventana, cual el mosquetero en festín (al decir de Alberdi), ¿por qué no hablan y producen desde adentro la depuración de las malas prácticas y el error que en ellos se demuestra?

De no ser así, habrá suficiente razón para suponer que no es la buena fe hacia un buen fin colectivo lo que induce al autonomismo, sino una ambición mezquina de querer aparecer ante el conglomerado social y a expensas de cándidos trabajadores, más capaces que sus semejantes en la dirección de los destinos proletarios.

Ya hemos visto y sentido al autonomismo repudiar el sistema de empleados rentados, y sin embargo lo adoptan; ya hemos visto y sentido propalar la rapidez de un mejoramiento a los trabajadores adictos a ellos, y sin embargo están casi siempre en peores condiciones; ya hemos visto la acción ineficaz de sus movimientos, y, por los lazos que nos unen a todos los trabajadores tenemos que lamentar el fracaso de sus reivindicaciones puestas a merced del confusionismo llamado "Sindicatos autónomos", de lo cual hay más de tres mil víctimas sólo en los ferrocarriles del estado. Tal es el grave fenómeno que se produce en las filas proletarias de todas las ramas vitales de la producción, y que los ferroviarios como parte afectada debemos combatirlo con energía y con entusiasmo, si no queremos ver en tapete de juegos infantiles nuestros intereses colectivos. Aunque esta dureza de lenguaje de los que no comulgamos con el autonomismo parezca un tanto agria y, por otra parte, ponga ante la vista capitalista nuestra discordia, no nos preocupa, ya que nuestro fin es no dejar que cándidos trabajadores se vean encerrados en un callejón sin salida que es donde conduce el autonomismo absoluto.

Es evidente que todos los hombres no sentimos y pensamos lo mismo; cada cual en la vida siente y piensa diferente; pero es evidente, también, que muchas veces nos desviamos de la ruta inteligentemente trazada por una mayoría, no porque nos parezca mal, sino porque pequeñeces personales en el seno de las organizaciones gremiales nos induzcan a marchar por una ruta opuesta, sin detenernos a estudiar el mal que dejamos de lado, y el bien que producimos a quien no es dable ni merecedor. Este es el caso del autonomista. Intercepta la marcha agigantada del proletariado por un extremo, y ensancha la acción capitalista por el otro.

Es entonces un mal social que a los trabajadores sensatos les merece una urgente corrección, a fin de robustecer poderosamente nuestra organización. Y, si algunos defectos notamos, ya sea en el sistema como en los dirigentes, no es con la ausencia que se subsanan: es con la perseverancia, con la buena fe, con el entusiasmo, siguiéndolos de cerca, fiscalizando sus actos, procurando sacar lo malo y colocar lo bueno y práctico, introduciendo las nuevas ideas que la experiencia indique, y si dichos dirigentes son incapaces de interpretar nítidamente las necesidades generales del gremio, dándole rumbos legales que exigen las nuevas corrientes de liberación del proletariado universal, su reemplazo es indiscutible, por otros que sepan y atiendan con prontitud los clamores de la colectividad proletaria. Esta es la verdadera obra que debemos realizar los trabajadores del riel; sin egoísmos, sin sectarismos y con todo el calor, el entusiasmo, la pertinacia; pero sin desviarnos de nuestra ruta, ni abandonar la defensa de nuestros intereses inmediatos dentro del campo de la producción. En este sentido, exhorto a los ferroviarios todos a estrechar más y más las filas de la joven Confraternidad Ferroviaria, si queremos llegar con prontitud al pináculo de la felicidad.

Bernabé Luis CARRIZO.

San Francisco, enero 1921.

Movimiento e Informes Seccionales

BUENOS AIRES C. G. B. A.

ADVERTENCIA IMPORTANTE

Cumplimos con el deber de advertir a los camaradas ferroviarios de esta sección, que todos aquellos que hayan sido socios hasta antes del primero de agosto de 1920 y que hayan renunciado, sea cual fuere la causa, para volver a ingresar debe abonar las cuotas desde la fecha citada.

Los que no habiendo sido socios y no se hayan acogido a la amnistía dada por la sección hasta el 1o. de agosto, deben abonar las cuotas de cinco meses para ingresar.

Y, los que habiendo sido socios y no ingresaran hasta el 28 de febrero próximo, después de esa fecha, si se les admite, además de las cotizaciones desde agosto, tendrán que abonar 6 pesos en concepto de multa.

De modo, que todos aquellos buenos compañeros que deseen venir a nuestro lado, deben apresurarse a hacerlo. — **La comisión.**

LA BAJADA

A LOS COMPAÑEROS ORGANIZADOS

El obstruccionismo, o sea el trabajo a reglamento, que con tanto éxito hemos practicado los ferroviarios de esta sección durante un largo período de tiempo, debe ser en lo sucesivo, el arma predilecta que han de emplear los camaradas ferroviarios para obligar a sus explotadores a entrar en razón.

Las suspensiones, rebajas e injustas destituciones que esta empresa impuso durante mucho tiempo al personal, han terminado desde el momento mismo en que nosotros nos dispusimos a imponernos también, valiéndonos, para ello, de una ley nacional que, aplicada por los ferroviarios, tiene la virtud de perjudicar a las empresas más que una huelga general, con la ventaja para los obreros de que lejos de dar producto a las empresas por el concienzudo trabajo a reglamento que realizan le ocasionan enormes pérdidas y cobran igual su sueldo como en tiempos normales.

Así, pues, llegó el momento de no permitir a las empresas una sola injusticia en lo sucesivo, pues a cada una de ellas, debemos responder con la aplicación del obstruccionismo, convencidos de que tendrán como resultado un seguro triunfo.

Se impone ,pués, que cada obrero ferroviario estudie la ley general de ferrocarriles y reglamento interno de la empresa a fin de que cuando llegue el momento de reparar una injusticia, esté en condiciones de hacerlo a conciencia y sin cometer un solo error.

Hasta hoy, los capitalistas se servían de las leyes para someternos a su capricho. Desde hoy, debemos los trabajadores ferroviarios servirnos de esta ley para someter, para doblegar a los necios representantes de las empresas.

Los trabajadores jamás debemos dejarnos someter. ¡Debemos dominar nosotros! — **Un ferroviario.**

TEMPERLEY

RESOLUCIONES DE ASAMBLEA

En la asamblea efectuada por esta sección el día 30 de diciembre ppdo. entre otros asuntos de menor importancia, se resolvió apoyar por todos los medios posibles el boicot a la fábrica de cigarros "Avanti", comprar $ 5 de bonos del comité de huelga, y subscribirse con otros cinco mensualmente.

Corresponsal.

TALLERES SUD

GESTO SOLIDARIO

Los compañeros del departamento de montaje, sección 1a., resolvieron desprenderse de un día de jornal para ayudar al compañero José A. Pampin, que se encuentra impedido de trabajar, víctima de una penosa enfermedad.

La conducta ejemplar de compañerismo que en todo momento demostró este compañero se sintetiza en el resultado de dicha ayuda, pues ni uno solo dejó de aportar el día de jornal, lo cual contribuyó a que el beneficio alcanzado fuera de pesos 911.45, suma que le ha sido entregada, para que el compañero enfermo pueda afrontar los gastos que le demanda su cura.

A la vez los compañeros de la sección montaje hacen llegar al camarada enfermo sus más fervientes votos para su pronto restablecimiento.

AGRADECIMIENTO

La familia del compañero Tomás Reale agradece a los compañeros que han contribuído en su ayuda, al fallecimiento de su esposo, y deja constancia de haber recibido la suma de pesos 157.20 que ha sido recolectada entre los compañeros de trabajo.

—El compañero Vicente Ricardi, del galpón de máquinas, agradece a los compañeros que lo han ayudado en la suscripción y acredita haber recibido la suma de ciento veinte pesos, recolectada en la misma.

La Comisión.

VILLA MERCEDES

RESOLUCION DE ASAMBLEA

Por no haber entregado cierta cantidad de dinero perteneciente a esta sección, ha sido expulsado de la misma el ex secretario R. C. Allán.

Esta medida fué resuelta en una asamblea general de asociados, razón por la cual esperamos que todos los camaradas han de tomar buena nota.

La Comisión.

SANTIAGO DEL ESTERO

PLAUSIBLE RESOLUCION. — RENOVACION DE LA COMISION

Esta sección en una de las últimas asambleas realizadas, al tomar en cuenta la circular 19-A de la Federación Obrera Regional Argentina, resolvió donar $ 5 mensuales para los camaradas huelguistas del Chaco y Santa Fe.

Resolvióse, además, renovar la Comisión Administrativa, la que quedó compuesta por los siguientes camaradas: secretario general, Gaspar Guzman; prosecretario, Pedro Romagnoli; secretario de actas, Fco. Cascales (hijo; tesorero: Raúl Garay; pro, F. Coronel; contador, S. Guzmané vocal, Ramón Peralta.

En lo sucesivo toda correspondencia relacionada con la sección debe dirigirse al secretario, Río Negro Nro. 363. — **Corresponsal.**

H. RENANCO

EXPULSION DE UN SOCIO

Por haber violado conscientemente el art. 14, inciso c) de nuestros estatutos, esta sección resolvió expulsar al socio Luis Favori, a quien, además, se le aplicó el boicot.

Queda, pues, a cargo de todos los camaradas dar cumplimiento a esta resolución. — **La comisión.**

FIRMAT

BALANCE DE NOVIEMBRE

Saldo de octubre, $ 98.35; P. Rienzi, su día sueldo, 2.80; D. Spina, ídem, 3.40; cuotas cobradas, 40.50. — Total de las entradas, $ 143.35.

Pagado por 1 sello goma, $ 2; al C. F., giro 969768, 22.50; franqueo correspondencia, 1.70; bono $ 10 pro C. diario F. O. R. A., 10; saldo que pasa a diciembre 107.15. — Total de las salidas, $ 143.35.

Revisores de cuentas: (Fdo).—O. Di Santo y A. Fernández. — V. Trolla, secretario general.

PILAR

PATRONALES DISFRAZADOS DE AUTONOMISTAS

En la asamblea efectuada por esta sección el día 17 de enero, se presentaron varios instrumentos del capitalismo disfrazados de obreros divisionistas. Estos sujetos venían de Santa Fe, y traían como principal misión, dividir a los ferroviarios de la sección Pilar. Pero afortunadamente, no han conseguido su objeto, pues como ya estamos convencidos de que los divisionistas son instrumentos de las empresas, los hemos descubierto ante la asamblea.

Así fué como estos sujetos se han ido de Pilar, sin la más pequeña esperanza de dividirnos.

Los obreros de Pilar estamos cansados de saber que cuando los divisionistas eran tres o cuatro, la empresa les facilitaba el dinero para la propaganda, que es una prueba que ha de convencer a los obreros menos inteligentes, de que esos elementos son los peores enemigos de la clase trabajadora.

Compañeros: es necesario, hoy más que nunca, combatir el divisionismo en todas partes, pues de lo contrario, si éste logra su objeto jamás hemos de conseguir mejorar nuestra actual situación.

¡Viva la Confraternidad! — **Volador.**

VICTORIA

VOZ DE ALERTA

Un enemigo de la clase obrera llamado Medina, que no sabemos si es idiota o agente del capitalismo, ha escrito en el último número del pasquín que sacan en Rosario unos cuantos atorrantes divisionistas (como él), una "crónica" en la que pretende que nuestra sección de la Confraternidad no tiene valor alguno y que en cambio hay un buen grupo de divisionistas.

Sin temor de equivocarnos, podemos afirmar que ese cronista miente miserablemente, como miente también en la sección Puerto, en la que actúa con el solo propósito de sembrar en ella la división.

Miente — repetimos — el divisionista Medina; en la sección Victoria no hay divisionismo, si se le excluye a él que anda en todas partes, y a dos o tres inconscientes que le sirven de instrumento. En la sección Victoria, pese a los de la Asociación del Trabajo, hay, sí, una fuerza consciente de la Confraternidad Ferroviaria dispuesta a no permitir que ningún charlatán la menosprecie.

Trabajadores: ¡alerta! contra estos enemigos de nuestra organización, debemos proceder con la mayor energía.

¡Viva la Confraternidad Ferroviaria! —**Varios ferroviarios de Victoria.**

TUCUMAN C. N. A.

FRANCO PROGRESO DE LA SECCION

La activa propaganda desarrollada por los activos compañeros de esta sección, ha tenido como consecuencia la muerte del divisionismo en la misma, lo que ha venido a beneficiar la marcha progresiva de nuestra organización.

Diariamente ingresan nuevos socios que, convencidos de la esterilidad del divisionismo, vienen a nuestras filas dispuestos a luchar sinceramente por el engrandecimiento de nuestra organización, y, por ende, por el triunfo del proletariado del riel.

De modo que en esta sección la Confraternidad Ferroviaria progresa cada día que transcurre, y esperamos que muy en breve no ha de quedar un solo obrero al margen de la misma. — **Corresponsal.**

BOLIVAR

UNA ASAMBLEA MIXTA VOTA EL TRABAJO A REGLAMENTO. — INDESCRIPTIBLE ENTUSIASMO.

Muy concurrido estuvo nuestro local social el día 23 del actual con motivo de la asamblea general convocada por la comisión mixta para tratar las últimas circulares de la junta central, referentes al trabajo a reglamento.

Es de hacer notar que ésta ha sido la reunión más numerosa y entusiasta desde la reorganización de la seccional, resultando reducido el amplio local para contener a los compañeros que acudieron presurosos a escuchar la voz de orden de nuestra organización.

Se votó por unanimidad la siguiente orden del día:

"En Bolívar, a 23 de enero de 1921, reunidos en asamblea general los adherentes de la C. F. y después de tomar conocimiento de la circular número 6 de la J. C.;

Consideran:

Que los cuerpos directivos de la C. F. han procedido con un espíritu conciliador en la discusión del escalafón, como lo prueba la amplia publicidad que ha dado a todas sus resoluciones;

Que las empresas por el contrario, apoyadas en la parcialidad de parte de la prensa capitalista, han hecho todo lo posible para desnaturalizar las justas reclamaciones que el personal hace por intermedio de su organización sindical, representada por la C. F.,

Que, por otra parte, se ha visto claro el propósito de las empresas, que no es otro que prolongar indefinidamente la discusión del escalafón para en esta forma llevar el cansancio a las filas de la Confraternidad Ferroviaria y anularla para que no pueda imponer por medio de la acción las mejoras que las empresas han negado siempre a su personal en una forma sistemática, la asamblea resuelve:

Solidarizarse en un todo con la actuación de los cuerpos directivos de la Confraternidad Ferroviaria.

Rechazar todo escalafón que no sea tratado con la C. Ferroviaria.

Tomar las medidas necesarias para hacer efectivo el trabajo a reglamento y boicotear a todos los que no se solidaricen con estas medidas."

Resolvióse, también, por unanimidad, protestar telegráficamente ante el P. E. por la injusticia que encarna el reciente decreto sobre licencias anuales.

Comentóse risueñamente la reciente circular de la gerencia sobre nombramiento de comisiones obreras de reclamos, estando todos firmemente convencidos que las turbias maniobras patronales en connivencia con la amarilla A. F. N., caerán en el más monumental ridículo.

En medio de indescriptible entusiasmo y esperando tranquilamente y resueltos las instrucciones de la junta central, si disolvió la asamblea. — **La comisión mixta.**

MENDOZA

INCALIFICABLES ABUSOS DE LA EMPRESA. — TELEGRAMAS DIRIGIDOS AL M. DE O. P. Y D. G. DE FERROCARRILES Y GERENTE.

Las empresas ferroviarias están empeñadas en provocar al personal: tal indican los muchos abusos que están cometiendo con el mismo, algunos de los cuales colman la medida de lo tolerable.

Pero una de las más abusadoras, la que lleva a cabo mayores provocaciones, es la del Pacífico, cuyo proceder, traerá indefectiblemente desastrosas consecuencias para ella misma, de las que no somos ni seremos los responsables, ya que no haremos más que aceptar, forzados, el reto que se nos lanza.

Las disposiciones de la reglamentación del trabajo que favorecen al personal, son violadas con el descaro más desconcertante, y agreguemos a esto que las reclamaciones formuladas ante la Dirección General de Ferrocarriles — institución que parece estar completamente al servicio de las empresas — no dan resultado alguno.

En virtud de esta situación y a fin de que cuando llegue el momento en que el personal tome medidas enérgicas — que dicho sea de paso, está muy cercano — no tengan derecho empresas y gobernantes a responsabilizarnos de las consecuencias que tenga nuestra actitud defensiva, hemos dirigido al ministro de Obras Públicas D. G. de Ferrocarriles y gerente el telegrama que a continuación transcribimos:

"En representación personal ferroviario, división Cuyo, dirijome S. E. poner su conocimiento empresa Pacífico arbitrariamente está clasificando todas estaciones en tercera y cuarta categorías, sin escapar las que tienen tráfico intenso como "Las Catitas", "Espejo", etc., etc., que hasta últimamente gozaban nueve horas y media y hoy pónensele doce horas consecutivas, dejando a arbitro jefe estación interrupciones para comida y cuando servicio lo permita, ocasionando abusos incalificables, pues mayoría casos interrupción no pasa de media hora. Además sabemos empresa dispuesta abolir categorías primera y segunda violando reglamentación trabajo Hacemos notar, también, mayoría estaciones carecen viviendas para el personal, viéndose éste obligado a residir en Mendoza o pueblos circunvecinos distantes varios kilómetros de estaciones donde trabajan y al llevarse a ellas jornadas de doce o más horas con interrupción media hora. Procédese manera irritante e insoportable.

Esto parece increíble y es realidad. Empresa, siguiendo tren abusos, castiga, exonera empleados con largos años de servicio injustificadamente: Manuel Moyano, peón primera cuadrilla Chachingo, exonerado por solicitar pago 50 por ciento trabajo extraordinario, diez años de servicio; Pedro Dube, revisador vehículos, "Las Catitas", por protestar maltratos capataz; Antonio Funes, auxiliar Cañada Honda, por protestar no tener vivienda.

La asamblea general verificada en la fecha acordó, como medida previa, solicitar la intervención de S. E. y D. G. Ferrocarriles a fin quede sin efecto nuevos diagramas de estaciones y reposición exonerados, permitiéndonos declarar esta sección está dispuesta no tolerar estos abusos y atropellos sus derechos, declinando desde ya toda responsabilidad por sucesos ulteriores que seguramente dará margen actitud empresa si no pónese remedio inmediato. — (Firmado): **Santiago Cano,** secretario general."

Por lo que antecede, podrán los lectores juzgar la situación en que se ha colocado al personal. De manera, camaradas, que es necesario prepararse para en la primer oportunidad hacer frente a la empresa y obligarla por la fuerza, ya que la razón no es oída, a respetar nuestros indiscutibles derechos. — **Corresponsal.**

BUENOS AIRES OESTE

IMPORTANTES RESOLUCIONES

Esta sección realizó el día 12 del actual una importante asamblea en el local Pichincha 70, habiéndose tomado las siguientes resoluciones:

1o. Pedir a la junta y comités centrales para que en un día determinado decreten el trabajo a reglamento en todos los ferrocarriles, para imponer a las empresas la aceptación del escalafón.

2o. Donar al C. F. de la F. O. R. A. la cantidad pedida en la circular 19-A para los obreros del Chaco y Puerto de Santa Fe que se encuentran en huelga.

3o. Exigir a los que aun pertenecen a la "A. F. N." opten por ésta o por la Confraternidad Ferroviaria.

Antes de dar por terminado el acto, se leyeron cartas de las secciones de Talleres y Tracción, comunicando el nombramiento de los compañeros que integrarán la comisión mixta, y acto continuo fueron designados los compañeros A. Chironi y César Chimini para que en representación de Tráfico, actúen en la misma.

Fueron nombrados los delegados siguientes: por la repartición Guardas de Encomiendas:

Garrochategui

Estación Puerto Madero: César Chiorini.

Estación V. Sarsfield: E. Saguesse.
Estación Liniers: A. Corvi.
Estación Caballito: J. Valerga.

VILLA ELISA

ADVERTENCIA A LOS CAMARADAS

Existe en esta estación un auxiliar llamado G. Sinopoli, al cual deben de tener en cuenta todos los compañeros en general y en particular los de la sección Tolosa. Correveidile para ganarse las simpatías de los superiores y gran amarillo por obra y gracia de la Asociación Ferroviaria Nacional. Este individuo se está destacando por su propaganda rastrera en contra de la Confraternidad Ferroviaria, y ha proclamado a los cuatro vientos que nunca necesitaría nada de ella ni de sus asociados. Con gran caradurismo está haciendo recolectar limosnas entre los federados con el objeto de comprarse (no se asombren) un juego de lavatorio con motivo de contraer enlace. El encargado de la colecta es el otro auxiliar llamado Bautista, compinche del anterior e igualmente amarillo, el cual se ha dejado embaucar por las charlatanerías del limosnero.

De más está el recomendarles a los compañeros que deben abstenerse de socorrer a estos bichos azafranados. Nuestro deber es obsequiarlos con un riguroso boicot. — **Un federado.**

CAUCETE

CONSTITUCION DE LA SECCION — COMISION ADMINISTRATIVA

Como consecuencia de la activa propaganda realizada por un núcleo de inteligentes camaradas, ha quedado definitivamente constituída esta sección, la que ingresa a la Confraternidad Ferroviaria, decidida a luchar tesoneramente por el triunfo de las aspiraciones obreras.

La comisión administrativa, nombrada en una asamblea general, quedó compuesta por los siguientes camaradas: secretario general, Segundo Ferias; secretario de actas, José N. Lima; tesorero, José Benavídez; contador, Alfonso Tulián; vocales: Javier Hurtado, Lisandro Lescano, Fco. Oropel y Luis Cayanelli. — **Corresponsal.**

DARRAGUEIRA

VIOLACION DE LA REGLAMENTACION DEL TRABAJO

Nadie, hasta el presente, ha hecho público la nueva violación que la empresa del Pacífico, división Bahía Blanca, en estrecha connivencia con la Dirección General de Ferrocarriles, ha llevado contra la reglamentación del trabajo ferroviario dictada por el P. E. de la nación. Por eso y en el deseo de que todos lo sepan, especialmente los camaradas de otros ferrocarriles, voy a ocuparme para dar a conocer a qué jornadas se nos somete aquí, donde ni es el Chaco ni la Tierra del Fuego, donde tal vez esto tendría explicación, pero es en la provincia de Buenos Aires donde tal cosa sucede.

Pues bien; como lo prescribe la reglamentación del trabajo tenía el personal de playa y oficina un diagrama el cual asignaba una jornada de servicio de ocho horas nocturnas y nueve y media diurnas; pero como en el constante evolucionar de la vida humana, evolucionan también a su modo los que viven de nuestro trabajo, creyeron y lo llevaron a la práctica, llegado el momento de quitarnos aquel diagrama y someternos a otro que nos coloca en peores situaciones de las que estábamos en 1917.

Hace mes y medio que en la gran mayoría de las estaciones se ha implantado este nuevo diagrama, fruto de mentes atrofiadas, por el cual se nos hace trabajar doce horas nocturnas y trece y media diurnas, teniendo, en consecuencia, un descanso continuo de doce y diez y media horas, respectivamente. Está demás decir que este diagrama está aceptado por la Dirección General de Ferrocarriles y se ve claramente la firma de un señor Fradua.

Como ven, compañeros, estamos peor que en 1917, tiempos de esclavitud aquellos que los creíamos pasados para siempre. La reglamentación de nuestro trabajo, dictada por el P. E., resulta un mito y las coyundas que en 1917 sacudimos sin alcanzar a cortarlas, se nos ciñen ahora al cuello más fuerte que antaño.

He ahí la triste y vergonzosa situación en que nos encontramos para escarnio de nosotros mismos. Compañeros que aún permanecéis al margen de vuestro respectivo sindicato, ha llegado la hora de que meditéis y de que comprendáis que todas las injusticias que en detrimento de todos se cometen, se debe a vuestra cobardía. Por eso, el que sea hombre, el que sienta repudio por esos diagramas, el que no quiera sancionar con su obra inconsciente su propia esclavitud, el que sienta siquiera por un momento que la sangre circula por sus venas, el que sienta vergüenza por la denigrante condición a que se le somete, que se asocie en la Confraternidad Ferroviaria en la seguridad de que entonces esto ha de terminar, mayormente y con más rapidez si estamos unidos, no sólo terminarán los abusos, sino que alcanzaremos nuevas conquistas que se hacen impostergables.

Unámonos, compañeros, de una vez para siempre. Agrupémonos compactos en derredor del rojo pendón que sintetiza las aspiraciones de los oprimidos y luchemos valientes y sin temor por la supresión de la explotación tirana de que somos víctimas. Reivindiquemos los derechos legítimos de la clase trabajadora, derechos que nos niega la clase potentada, basada en la razón que le acuerda la fuerza bruta.

Tened presente que la unión hace la fuerza, y sin fuerza la Confraternidad Ferroviaria no sólo no puede pedir mejoras a que tenemos derecho, sino que no puede mantener las alcanzadas en titánica y abierta lucha, porque es harto sabido que para hacer valer en algo nuestras razones, es necesario apelar a la fuerza organizada.

Infinidad de veces os hemos llamado a nuestras filas haciéndoos ver el peligro que sobre todos se cernía, hoy ante los hechos, más elocuentes éstos que las palabras de prevención, se os llama otra vez a que forméis parte de la Confraternidad y veréis luego cómo el fruto de la unión y solidaridad no tardará en madurar.

¡Viva la Confraternidad Ferroviaria! —**Flor de Lis.** — Darragueira, 24|12|920.

MAZAN

INCALIFICABLES ABUSOS DE LA SUPERIORIDAD. — HAY QUE PONERLES FIN

En esta sección, la superioridad parece dispuesta a provocar un conflicto con el personal, y no sería nada difícil que éste, hoy que está bien organizado, tome enérgicas medidas para poner fin a sus tropelías.

No pasa un solo día sin que apliquen caprichosos castigos al personal, suspendiéndolo y hasta destituyendo a muchos compañeros de los más activos en la organización.

Días pasados, sin mediar causa alguna, fueron dejados cesantes siete camaradas, peones de cuadrilla, lo que significa una desvergonzada represalia porque estos hombres, todos hombres, no se prestan a ser instrumentos de nadie y defienden nuestra organización por sobre todas las cosas.

La reglamentación del trabajo ferroviario es violada con cinismo sin igual por estos funcionarios del Estado, en todas aquellas partes que benefician al personal.

Por otra parte, cuando el personal formula alguna reclamación de indiscutible justicia, reciben de la superioridad los más groseros insultos por respuesta.

Podríamos citar infinidad de casos concretos sobre el mal proceder de estos mandones, entre los que se destaca el 2o. ingeniero de vías y obras, que a los peones que no se atreven a cruzar a caballo de noche un río crecido, los despide de inmediato, sin que tengan valor para él las quejas o reclamaciones que se formulen.

No siendo ya posible soportar resignados tanto abuso, los compañeros de la sección, en la asamblea general efectuada el día 28 de diciembre ppdo., resolvieron pasar al ingeniero de la sección una nota de protesta en la que se pide, además, la reparación de esos abusos.

Como se ve, la excitación del personal, provocada por la superioridad, es mucha, por cuya razón no sería difícil que se tomen enérgicas medidas si este conflicto no se soluciona satisfactoriamente. — **Corresponsal.**



Impreso en los — talleres de — LA VANGUARDIA